15 Année * N° 728

EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

Tous les Samedis

31 Août 1912

VIE AU GRAND AIR

En supplément
4 pages
sur
SAINT-MALO-JERSEY-
SAINT-MALO

En supplément
4 pages
sur
SAINT-MALO-JERSEY-
SAINT-MALO

LABOURET VIRE AU PHARE DE SAINT-MALO

Le Concours d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo a été remporté par Labouret avec 9 points, en avance de 5 points sur le second. (Hydro-aéroplane Astra, moteur Renault.)

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT

CAMPÉADOR ED. PINAUD

SPORTS-BIBLIOTHÈQUE

L'Encyclopédie sportive illustrée la plus complète

(24 VOLUMES)

DÉJA PARUS :

I. Les Sports d'Hiver.
II. Le Football. — III. La Boxe.
IV. Les Courses à pied. — V. Le Golf.
VI. L'Escrime. — VII. L'Automobile.
VIII. La Chasse à Tir.
IX. L'Equitation et le Cheval.
X. La Défense dans la Rue.
XI. Les Courses de Chevaux.
XII. Le Yachting.
XIII. Le Cyclisme.

EN PRÉPARATION :

XIV. La Natation.
XV. La Chasse à Courre.
XVI. La Lutte. — XVII. Le Tir
XVIII. Les Exercices physiques.
XIX. La Conduite en Guides.
XX. Yockey, Tennis, Bowling.
XXI. Animaux de Sport.
Etc., etc.

Le volume broché : 6 francs ; cartonné : 7 francs.

DEMANDER LE PROSPECTUS DE LA VENTE A CRÉDIT A LA

LIBRAIRIE PIERRE LAFITTE & Cie, 90, Champs-Elysées, PARIS

CYCLES

La Française-Diamant

MOTOCYCLETTES

Lire "MUSICA"

Paraissant le 1er de chaque mois

Petites Annonces de la "Vie au Grand Air"

HOMME marié, 36 ans, parlant anglais, allemand, instruit, actif, chauffeur et cavalier, demande place régisseur ou garde particulier propriété. Ecrire Millé, Plombliéres, Vosges.

OCCASION. Pour cause de départ on céderait à de très bonnes conditions, collections de diverses publicatipns et revues, état de neuf. Ecrire pour tous renseignements à Me Michot, 50, rue de Miromesnil, Paris.

Pneu Diamond

THE DIAMOND RUBBER Co of New-York

Téléphone : 540-72 — 5, Rue Denis-Poisson, PARIS — Téléphone : 540-72

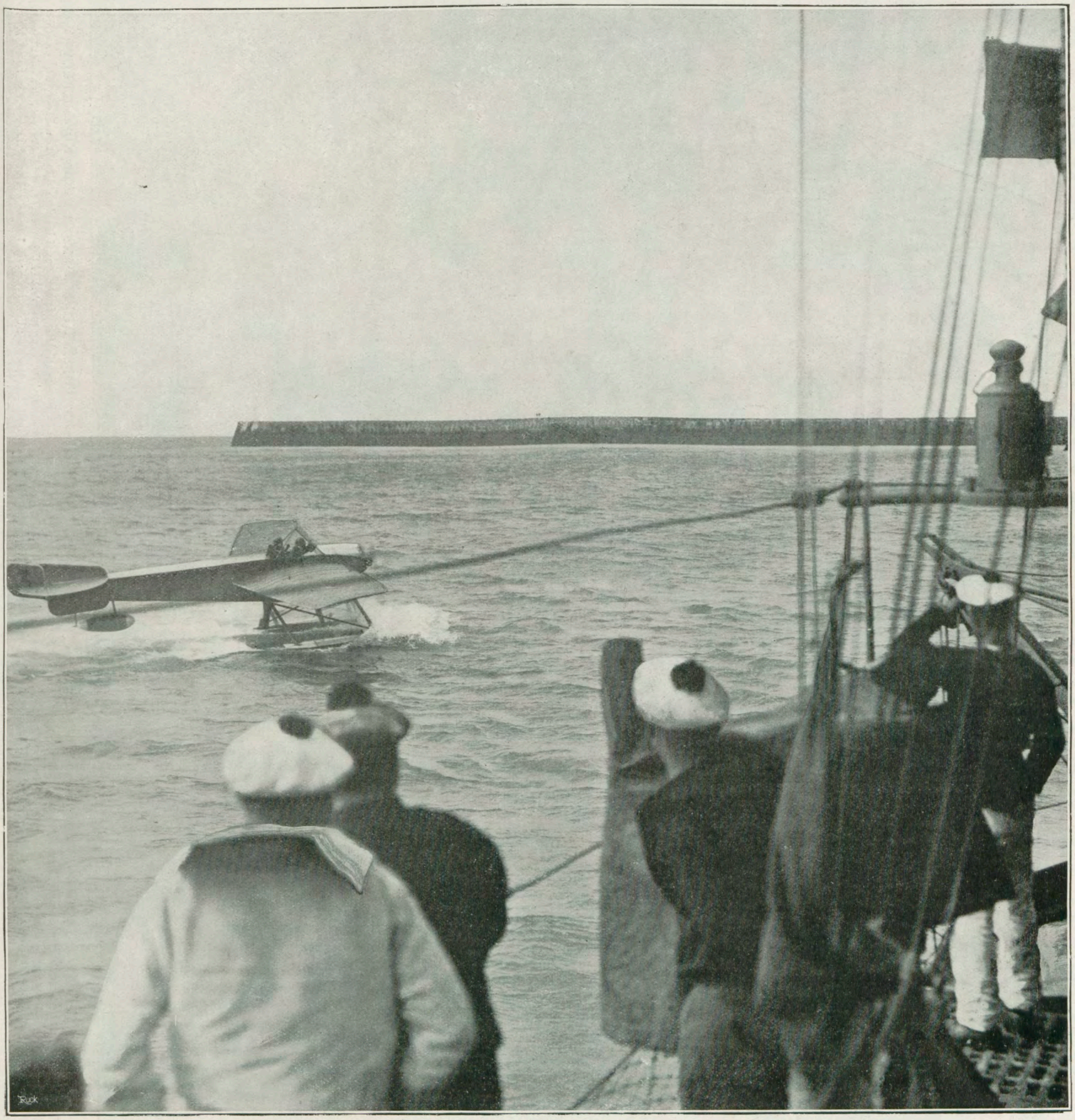
La Vie au Grand Air

N° 728 — 31 Août 1912

ABONNEMENTS :
France .. .. 24 francs.
Étranger .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie. August 31 th 1912.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.



WEYMANN ARRIVE A L'ILE DE JERSEY

Weymann, n'a pas eu de chance dans la première épreuve du meeting de Saint-Malo : volant trop bas, alors que le moteur s'arrêtait, il touchait la mer avec son flotteur et s'enfonçait dans l'eau. Son appareil était rendu inutilisable; au cours de sa remorque par un torpilleur, il était complètement détruit. Sur un appareil de rechange, Weymann prenait sa revanche en remportant la course, la plus dure, de 150 kilomètres.

LE GRAND MATCH D'AVIRON PARIS-FRANCFORT

L'EQUIPE DU ROWING CLUB QUI A TRIOMPHE POUR LA CINQUIÈME FOIS CONSÉCUTIVE DANS LA GRANDE EPREUVE ANNUELLE

Le douzième match Paris-Francfort (Challenge Louis Doyen) s'est disputé dimanche dernier, sur 2.500 mètres. à Francfort. Une foule considérable s'était massée de chaque côté de la rive. Dès le départ, les Parisiens prenaient trois-quarts de longueur d'avance aux Allemands ; à mi-parcours, Francfort avait regagné un quart de longueur. A 200 mètres de l'arrivée, les deux équipes s'empoignaient ; les Parisiens, dans un enlevage splendide, réussissaient à passer la ligne d'arrivée avec trois mètres d'avance. En médaillon, à gauche : l'arrivée ; à droite : Louis Doyen, le fondateur du match, par Marchetti.

SOMMAIRE

Labouret vire au phare de Saint-Malo .. .. Couverture
Weymann arrive à l'île de Jersey.. 667
Le match d'avirons Paris-Francfort 668
Paris-Berlin par les airs, par EDMOND AUDEMARS 669
Le plus beau record cycliste, par PETIT-BRETON 670
Les Tabarins de l'atmosphère, par FRANÇOIS PEYREY. 670
42 kilomètres 122 mètres dans l'heure 671
Le Carnet du sportsman. 672
La première journée de Saint-Malo 673
Le meeting d'hydro-aéroplanes de Saint-Malo.. .. 674-675
Autour du phare de Saint-Malo 676
Le meeting automobile de Boulogne 677
Le Grand Prix des motocyclettes 677
Le Piolet, par GEORGES CASELLA 678
Devoirs de vacances, par GÉO LEFÈVRE 678
Les Championnats d'Europe, par PAIR-OAR. 678
Le Bloc-Notes de la semaine 679
Notes d'élevage, par RENÉ RIONDET 680
Les Concours hippiques, par RENÉ BIERRE 680
Les Deux ans à Deauville, par STUART 680
De Deauville à Dieppe 681
Le Tir aux pigeons de Deauville 682
Supplément
Le vainqueur Labouret 683
Les lauréats du concours d'hydro-aéroplanes de St-Malo 684-685
Un amerrissage de Weymann 686

AVANTAGES RÉSERVÉS A NOS ABONNÉS

LE CARNET MULTIPRIMES

Les abonnés de la *Vie au Grand Air* bénéficient de nombreux avantages réunis en un Carnet dénommé le *Carnet Multiprimes*, où ils sont groupés d'une façon très simple et très claire. Le *Carnet Multiprimes* est adressé contre demande accompagnée d'une bande d'abonnement et de 0,50 en timbres pour frais divers.

Principaux avantages accordés à nos abonnés :

A) Economie de 5 fr. 50 sur les acheteurs au numéro (les abonnés ne paient que 24 francs par an au lieu de 29 fr. 50) 47 fois 0 fr 50 (23 fr. 50), plus les 4 numéros spéciaux à 1 franc (4 francs) et le numéro de Noël (2 francs) = 29 fr.50 ;

B) Une réduction de prix sur les Petites Annonces *(voir dans le* Carnet Multiprimes *nos bons de 1 franc à déduire du montant de chaque insertion) ;*

C) Une prime gratuite à choisir (envoi de la liste spéciale franco sur demande) :

D) Les nombreux avantages énumérés au Carnet Multiprimes *des abonnés des publications Pierre Lafitte et Cie.*

ABONNEMENTS COMBINÉS

Tout abonné d'un an à la *Vie au Grand Air* qui souscrira également un abonnement d'un an à *Je sais tout* ou à *Fermes et Châteaux* bénéficiera, pour chacune de ces deux publications (pour les deux à la fois, s'il le désire, ou seulement pour une au choix) d'une réduction de 2 francs par abonnement (soit un avantage de 2 ou 4 francs).

Toutefois, cette faveur ne pourra être accordée qu'aux personnes qui s'abonnent directement, sans intermédiaires.

ABONNEMENTS PAYABLES EN DEUX VERSEMENTS

A la demande d'un certain nombre de nos lecteurs, nous avons décidé d'accepter désormais le *paiement en deux fois* des abonnements d'un an à la *Vie au Grand Air*. Chaque abonné pourra donc, s'il le désire, nous adresser la somme de douze francs en s'abonnant. La même somme de douze francs sera recouvrée par la poste six mois plus tard. Ces nouvelles conditions de paiement sont valables seulement pour les abonnements *d'un an*.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

UN EXCÈS DE VITESSE

La Cour, après un examen minutieux des circonstances de la catastrophe, conclut que la perte du Titanic *fut le résultat d'une collision avec un iceberg, due à un excès de vitesse.*

Tel est l'arrêt que vient de rendre la Cour de Londres, après plusieurs mois d'une enquête, où le comique se mêla souvent au tragique.

Franchement, il ne surprendra personne ; dès le lendemain du désastre, le bon sens public, sans attendre le verdict du juge, avait dit : le Titanic *allait trop vite !*

Et devant la cause du malheur, officiellement constatée, devant cet excès de vitesse, payé de 1.490 *vies humaines, on se remémore la boutade de Ruskin, combattant les chemins de fer : « C'est le propre d'un fou de vouloir raccourcir le temps et l'espace, le sage désire les allonger », à quoi l'homme de la vitesse peut répondre : « En raccourcissant l'espace, loin de raccourcir le temps, je l'épargne ! Que sert-il de perdre une heure à ramper de sa maison à son office quand le voyage prend cinq minutes « par le tube » ?*

Mais j'y songe : vitesse et sport sont un peu corrélatifs. C'est pourquoi, sans doute, les sports de la locomotion exercent une telle fascination sur les foules, pourquoi ils ont devancé tous les autres, et leur ont préparé les voies. A moins que le goût du sport n'ait contribué à développer, à exagérer cette soif générale de vitesse. Belle matière à disputes académiques ! Mais entre les deux hypothèses, faut-il opter quand il est si simple de les adopter toutes deux. Et n'est-il pas évident que la passion sportive a transporté la passion de la vitesse dans des domaines étrangers au sport ?

Folie, la vitesse, soit. C'est la folie du siècle, et son âme ! L'objection ruskinienne n'y changera rien, qui n'a pas arrêté l'essor des locomotives, ni ressuscité les diligences défuntes. Et tenez : il y a déjà, sur les chantiers d'Angleterre, un navire plus grand et plus vite que le Titanic !

AVIATION

Paris-Berlin par les airs

Edmond Audemars raconte son voyage aux lecteurs de la "Vie au Grand Air".

J'ADMIRE ceux de mes camarades qui se voient au but avant d'être partis. Pour ma part, j'ai payé tellement cher mon tribut à mademoiselle la panne, que je n'ose plus jurer de rien avant la fin de mon épreuve. Mon état d'esprit se traduit par une phrase : « Ferai-je dix kilomètres ou mille ? »

L'idée de me rendre de Paris à Berlin par la voie des airs avait germé dans mon cerveau au cours de mon dernier voyage en Amérique du Sud, à la fin de l'année dernière, en même temps que nous élaborions, mes amis Garros, Barrier et moi, le projet d'autres petits voyages, tels que Paris-Châteaudun, Paris-Genève, etc. Ma déception fut grande, lorsque j'appris que Brindejonc des Moulinais voguait vers Berlin à l'allure folle de son Morane, tiré par un moteur de 80 HP ! Je serais injuste de dire que son accident, dû au mauvais temps, m'a rempli de joie, car je sais apprécier l'effort d'un concurrent, mais je dois avouer que sa tentative m'a mis la puce à l'oreille et que je me suis rendu compte que je n'avais plus de temps à perdre, si je voulais être le premier à arriver en aéroplane dans la capitale allemande, où je compte de nombreux amis, y ayant habité de longues années, occupé dans les affaires de moteurs... pour changer. Brindejonc des Moulinais ne m'en voudra pas de lui avoir brûlé la politesse ; c'est un petit exemple des mille difficultés de la vie, auxquelles nous sommes tous soumis, et une confirmation qu'il existe une grande balance dans laquelle se pèsent les parts de chances. Le bon poids m'a favorisé cette fois. La prochaine fois, ce sera son tour, ce que je lui souhaite de tout cœur, comme il le mérite par son courage et ses grandes qualités qui, chez lui, n'ont pas attendu le nombre des années.

AUDEMARS.

Je m'inscrivis donc pour la Coupe Pommery et fixai mon départ au dimanche matin, 18 août. La veille, ce fut la chasse à un commissaire et à un chronométreur que je rencontrai finalement dans l'aimable personne de M. Marcel Viollette, rédacteur en chef de la *Vie au Grand Air* et du non moins aimable Richard, un vieil habitué de ces corvées matinales. Ils ne refusèrent pas de se lever à 3 heures du matin pour contrôler mon départ. Mon intention était de parcourir la distance Paris-Berlin dans une journée et je munis à cet effet mon appareil Blériot d'un réservoir d'essence supplémentaire de 90 litres, placé juste derrière mon siège, dans le fuselage, ce qui me faisait une quantité de 120 litres, avec de l'huile en proportion.

A 5 heures, j'arrivai à Issy-les-Moulineaux et commençai une vérification soignée de ma machine. Je fixai sur mon porte-carte la moitié de mon parcours... sur papier et lorsque je roulai cette carte interminable, je me demandai en moi-même s'il était vraiment possible de vaincre toutes les difficultés que j'y voyais soulignées avec soin par mon dévoué ami Garros, qui avait mis la dernière main à me tracer mon chemin. Ce fut une seconde de défaillance morale, sur laquelle j'eus le dessus en un cinquième de seconde.

Le temps était passable, le vent me poussant légèrement du Sud à l'Est. A 5 h. 35, mon mécanicien tourna mon hélice et le moteur se mit à ronfler. Un dernier salut à mes amis présents, j'encaissai mille souhaits et encouragements, j'entendis Garros dire : « Pauvre copain, on ne le reverra peut-être pas. » Manière de souhaiter bonne chance à l'américaine. Et, d'un geste plutôt mou, j'indiquai le « lâchez tout ! » En quelques mètres, je fus en l'air et, après un tour du terrain, je filai sur la Seine, traversant Paris dans toute sa longueur. Après Vincennes, je trouvai la Marne qui me conduisit presque jusqu'à Reims. Je glissai dans les nues comme dans un fauteuil, à peine incommodé par l'air un peu vif. Mais, à Meaux, m'arriva dans le visage un vent glacial en même temps que commença une danse infernale, mon appareil faisant des plongeons de 50 et 100 mètres, tantôt couché sur une aile, tantôt piquant du nez.

C'est un sport auquel je suis assez habitué et qui ne me procure plus grande émotion. Toutefois je n'avais pas l'habitude de lutter avec un appareil aussi chargé et je puis employer l'expression courante que j'en avais plein les bras. Cette plaisanterie dura un quart d'heure environ, car, ayant pris de la hauteur pour me sortir de cette mauvaise zone, je trouvai un vent plus régulier à 600 mètres. C'est ainsi que j'arrivai à Reims, à 7 h. 05, à l'aérodrome Hanriot, où je fus reçu les bras ouverts. M. Hanriot s'occupa de me faire remplir mes réservoirs et je pris avec ce dernier, MM. Sandichard, Frey et d'autres personnes de la maison un verre de champagne, qui attend du reste chaque visiteur aérien chez le sympathique constructeur de Reims. Après un arrêt de 35 minutes, je m'élevai de nouveau à 300 mètres, suivant facilement la route qui mène à Mézières, route que je fis l'an dernier en auto comme convoyeur de Garros dans le Circuit Européen. Afin d'abréger le détour par Liège et Aix-la-Chapelle, où j'aurais eu comme point de repère la ligne de chemin de fer, j'avais pris la décision, au départ, d'aller de Mézières à Bonn, sur le Rhin, en me dirigeant à la boussole, en survolant les Ardennes. Jusque-là j'avais eu un bon petit vent, ne me laissant pas un moment de répit, mais, aussitôt arrivé sur les forêts et crevasses des Ardennes, ce fut la tourmente, comme je n'en ai pas vu souvent. Aucun endroit pour atterrir en cas de panne, des nuages que je suis obligé de traverser et dans lesquels je me fais inonder ; avec ça je suis obligé de suivre les déviations de ma boussole, de surveiller mon altitude au baromètre, surveiller mon graissage, écouter mon moteur, pomper de la pression pour faire passer l'essence d'un réservoir dans l'autre et me défendre contre les cabrioles que fait mon Blériot. C'est à ces moments que l'on doit avoir recours à toute son énergie, pour lutter contre une dépression morale que chaque humain ressentirait et qui est toute naturelle, lorsque l'on songe à l'isolement absolu où l'on se trouve entre ciel et terre, frolant un danger, qu'il ne faut pas trop se cacher pour conserver la sécurité et la prudence.

Il y avait une heure et demie que j'avais quitté Reims, lorsque je m'aperçus que mon réservoir de secours était vide ! J'avais encore heureusement quinze litres de carburant dans mon réservoir d'avant, ce qui me permettait de chercher un endroit propice pour descendre. Après dix minutes, je vis au loin un village sur lequel je me dirigeai, vous le pensez bien. Après avoir inspecté les très petits terrains qui s'offraient à moi, je descendis dans une terre labourée, en montée et, avec le vent debout, je me posai sur place. Pour en repartir, je dus faire conduire mon appareil dans un autre champ de luzerne, un peu plus grand, mais juste tout de même comme espace. Evidemment, j'avais une fuite. Il me fallut réparer, mais le plus compliqué était de trouver de la benzine, car il fallait aller à dix kilomètres de là pour en découvrir. Courtoisement, le propriétaire d'un château environnant accourut, avec son automobile et me fit gagner beaucoup de temps. Tout de même, cette panne me fit perdre trois heures et, à partir de ce moment, je vis l'impossibilité de gagner Berlin dans la journée. Il me restait quelque espoir de m'attribuer la Coupe Pommery, pour un temps limité, il est vrai, car je suis convaincu que le gagnant de ce semestre aura couvert beaucoup plus de 700 kilomètres.

Malgré tout, je pris la décision de continuer mon raid et tâcher d'arriver à Berlin le lendemain. Une fois ravitaillé, je repris mon essor, toujours dans les mêmes conditions atmosphériques. Après trois quarts d'heure, j'arrivai à Bonn et filai le long du Rhin, en passant sur Cologne, Dusseldorf, à grande allure, poussé alors par plein vent arrière. Ma carte me menait jusqu'à Essen. C'est à l'aérodrome de Gelsenkirchen que je devais refaire mon plein. Je crus pouvoir y arriver, car la distance entre ces deux villes n'est que d'une trentaine de kilomètres. Malheureusement, la pluie et le brouillard me firent perdre tout à fait la direction approximative que j'avais de Gelsenkirchen, et après vingt minutes de tâtonnement, je me décidai à descendre dans un petit champ, au milieu d'une ville qui n'était autre que Bochum. J'avais donc été trop au sud, et je devais repartir ; ce que je ne pus faire qu'après quarante minutes, vu l'impossibilité de faire écarter

une foule considérable qui, malgré le mauvais temps, avait envahi le terrain. Deux gendarmes me demandèrent très poliment mes papiers d'identité et me posèrent quelques questions de rigueur, sans toutefois m'inquiéter un instant.

Ce n'est qu'après une demi-heure de recherches, par la pluie, que j'arrivai à l'aérodrome de Wanne-Gelsenkirchen, où j'atterris dans des remous formidables.

Malgré mon vif désir de repartir pour aller coucher à Hanovre, je dus y renoncer, toutes les écluses du ciel étant ouvertes. Je garai mon Blériot dans un vaste hangar, mis gentiment à ma disposition par l'aviateur allemand Lübbe.

Je me rendis en ville pour me reposer, après avoir pris mes dispositions pour repartir le lendemain à 5 heures. La pluie continua toute la nuit et, au lever du jour, lorsque je me rendis au champ d'aviation, un brouillard épais recouvrait toute la contrée. N'étant plus pressé, à une heure près, je jugeai prudent de retarder mon départ; et ce ne fut qu'à 7 h. 30 que je m'envolai quoique le temps ne se fut pas amélioré. Comme il était impossible de voir la terre, c'est à la boussole que je me dirigeai pendant une heure, jusqu'à ce qu'une éclaircie me fit reconnaître la ville de Bielefeld. Toujours par un vent de côté, j'arrivai à Hanovre où je fis escale pendant plus de trois heures, ayant rendu visite à de vieux amis en ville. Il était une heure de l'après-midi lorsque je quittai Pferdethurm, avec l'intention de faire les 300 kilomètres qui séparent Hanovre de Berlin d'une seule traite. Les remous de chaleur et le vent ne m'épargnèrent pas et à Meisste, pris par une défaillance terrible et une envie de dormir épouvantable, je ne pus résister à la vue d'un superbe champ qui ne demandait qu'à me recevoir. Comme dans les autres villes, en cinq minutes, des milliers de personnes entouraient mon appareil, pendant qu'un pasteur « charitable » m'emmenait chez lui me réconforter. Une heure plus tard, je volais de nouveau dans la direction de la capitale allemande, passant au-dessus d'une multitude de petites villes et villages où je distinguai très bien les attroupements du public, car mon passage était annoncé déjà depuis le matin.

J"arrivai à Doeberitz où je reconnus tout de suite le champ d'aviation militaire. Je n'avais plus à ce moment que quinze litres d'essence, ce qui était bien juste pour arriver à Johannisthal, distant de 45 kilomètres. Passer sur Berlin et les faubourgs avec la crainte de voir son moteur s'arrêter n'est pas une sensation très agréable et comme la prudence domine toutes autres impulsions chez moi, j'atterris. La réception cordiale qui me fut faite par les officiers allemands n'est qu'une confirmation de ce que je savais : en matière de sport, le chauvinisme n'existe pas chez nos voisins et devant une performance quelconque, que l'intéressé soit Français, Suisse ou Chinois, il est applaudi comme il le mérite.

D'ailleurs, ces messieurs m'ont bien chargé de dire à mes camarades qu'ils peuvent passer chez eux, et qu'ils seront reçus avec la même cordialité.

Le temps s'était calmé et c'est par un vol agréable que je finis mon voyage, contemplant tout à mon aise les environs et la cité de Berlin, panorama ravissant, je vous prie de m'en croire.

L'atterrissage à Johannisthal se passa à merveille, devant une foule enthousiaste, qui ne me ménagea pas ses bravos. Ce fut un moment délicieux pour moi, qui me réconforta bien vite de mes peines et déboires de la route.

Il serait trop long de parler des réceptions dont je fus l'objet, mais je puis dire, en deux mots, que l'accueil qui m'a été réservé à Berlin, a été très sincère et cordial au possible. Aussi, j'en garde un souvenir impérissable.

J'ai manqué la Coupe Pommery, je n'ai pas atteint mon but de faire les mille kilomètres dans la journée, mais je suis tout de même satisfait ! Peut-être recommencerai-je ?

EDMOND AUDEMARS.

CYCLISME

Le plus beau record cycliste

Egg vient de battre le record de l'heure sans entraîneurs.

AVANT le 24 août 1905, jour qui fut un des plus beaux de ma vie sportive ; le record de l'heure sans entraîneurs, établi en 1898, par l'Américain Hamilton, avec 40 kil. 781, était mis en doute par toutes les compétences de l'époque. Je me rappelle certains quotidiens où on traitait cette performance de chimérique, comparable à la traversée de la Manche par le capitaine Webb.

Ces différents articles ayant réveillé en moi le désir de prouver que l'exploit d'Hamilton était réel, je faisais un premier essai officieux qui me confirma la possibilité du fameux record. Je couvris, un certain jour, au Vélodrome Buffalo, 70 tours de piste dans la demi-heure, ce qui correspond, à environ 21 kilomètres. Ne me sentant nullement fatigué après cet essai, j'acquis la conviction qu'il m'était possible d'accomplir la même distance dans la deuxième fraction ; soit 42 kilomètres. Quelques jours plus tard, je convoquais un chronométreur pour accomplir ma première tentative officielle. Malheureusement, mal disposé et mal servi par la température, j'échouai abandonnant à la demi-heure. Il va sans dire, que ce jour-là, je dus supporter les railleries de ceux qui ne marchent que dans les sentiers battus. Loin de m'abattre, cet échec me donna confiance.

Le 7 juillet 1905, je me remis en piste et obtins, par un temps assez défavorable un demi-succès, couvrant dans l'heure 40 kil. 342, battant de 2 mètres le record français établi par le fameux René Pottier.

Là, ne se bornait pas mon ambition. Le 24 août 1905, je faisais une nouvelle tentative et couvrais dans l'heure 41 kil. 110. Ayant accompli cette performance dans une forme médiocre, j'avais plus que jamais la conviction que j'étais loin d'avoir atteint le maximum Dans différents interviews, je déclarais qu'il était possible de faire encore mieux tant que les 42 kilomètres dans l'heure ne seraient pas dépassés. Marcel Berthet, qui me succéda sur le palmarès, couvrit, en 1907, 41 kil. 520. Lui aussi partageait mon opinion et conservait l'espoir de porter plus haut son propre record : il n'attendait pour cela qu'une occasion favorable et sa libération du service militaire.

BERTHET.

Aujourd'hui, en Oscar Egg, j'ai la joie de voir un de ceux qu'on me fait l'honneur d'appeler mes élèves, accomplir, avec un brio sans égal le plus bel exploit athlétique qu'il soit possible en cyclisme, ainsi que la réalisation de ma prédiction, en couvrant à bicyclette, plus de 42 kilomètres dans l'heure.

Ce record sera-t-il de longue vie ?

Il n'est certes pas accessible au premier venu. Il faudra de rudes athlètes comme Egg et Berthet pour le monter de quelques mètres. Seuls, des progrès dans la construction de la bicyclette, l'amélioration des pistes ou un entraînement moral plus perfectionné pourraient en faciliter l'accès. On peut dire que le nouveau recordman a profité également des progrès incessants apportés par la maison Peugeot dans la construction de ses machines, car la rigidité d'un cadre, la douceur des roulements entrent singulièrement en ligne de compte dans un tel record.

LUCIEN PETIT-BRETON.

AVIATION

Les Tabarins de l'atmosphère[1]

Les ailes falotes

AU bon vieux temps, les tentatives des hommes... volants ne provoquaient que gorges chaudes. Ces essais puérils furent un grand sujet de gaieté, lors même qu'ils se terminaient par des accidents pitoyables. Les hommes volants pressentaient peut-être le vol plané que devait réaliser Otto Lilienthal, mais ignoraient que la sustentation d'un aéroplane sans moteur exige un vent debout, surtout un vent ascendant. La plupart, d'ailleurs, n'ont pas songé aux plans fixes. En prolongeant leurs bras d'ailes artificielles, ils avaient cette prétention, qui fait sourire, d'imiter l'oiseau en « battant », en « ramant » comme lui.

Tous les vieux traités d'Aéronautique évoquent ces pauvres gens, narrent leurs falotes expériences. Sans insister davantage à leur sujet, je n'en donnerai même pas la nomenclature trop connue, dont la chute d'Icare est le point de départ. Sautons plutôt les siècles jusqu'à l'année 1800, époque où le général Resnier fut admis à faire valoir ses droits à la retraite. Le général pensa utiliser ses loisirs en recherchant un procédé permettant la création de régiments d'hommes-oiseaux propres à l'envahissement de l'Angleterre.

Aussi, confectionna-t-il deux ailes de grosse toile, tendue sur une armature de fil de fer, qu'il se proposait de faire battre en mettant à profit sa force musculaire ! Ces ailes terminées, le brave général n'hésita pas à s'élancer du haut de la partie des remparts d'Angoulême qui domine la Charente. Naturellement, la rivière reçut le général, que le batelier, prudemment prévenu avant l'essor, s'il est possible d'employer cette expression, recueillit heureusement peu après.

Le général Resnier modifia un tantinet ses ailes et renouvela la tentative. Il paraît qu'il réussit à franchir la Charente, mais cette apparence de succès devait faire regretter la chute verticale dans l'onde élastique, puisque l'expérimentateur se cassa la jambe en regagnant le sol plus rapidement qu'il ne l'eut désiré. Ainsi le marquis de Bacqueville, vers 1742, se laissa choir, à Paris, sur un bateau-lavoir, ancré au pied de son domicile. Et l'une de ses cuisses, fâcheusement brisée, ne se remit jamais de la déplorable aventure.

Pour en finir avec le général Resnier, je dois ajouter qu'il borna là ses études théoriques et expérimentales. Sans doute, s'avoua-t-il que ses connaissances dans l'art de voler étaient par trop rudimentaires et que, toutes proportions gardées, la force musculaire de l'homme est par trop inférieure à celle de l'oiseau. Cependant, un essai moderne fut une sorte de copie des tentatives de 1800.

M. S... avait annoncé que le 15 juin 1902, il s'élancerait au-dessus de la Seine, de la passerelle de l'aqueduc de l'Avre, entre Saint-Cloud et Suresnes. Il remplit scrupuleusement son programme.

Au jour fixé, l'aviateur et son appareil à ailes battantes et à moteur humain, surmonté d'un parachute, prenaient possession de la passerelle, tandis que plusieurs barques montées par des nautonniers dévoués, s'échelonnaient sur le fleuve.

M. S... se dépouilla d'une partie de ses vêtements, puis, sommairement, quoique décemment vêtu d'une chemise et d'un pantalon, enfourcha le système.

L'émotion était grande sur les berges de la Seine.

Sans l'ombre d'une hésitation, l'inventeur (?) agita frénétiquement ses ailes, et l'ensemble, abandonnant la passerelle, tomba à pic dans le fleuve, et, toujours à pic, instantanément coula !

Les nautonniers firent force de rames vers le lieu de la catastrophe, cependant que les spectateurs, surtout les spectatrices, témoignaient du plus violent désespoir. Car si le fleuve avait reçu, avec un bruit horrible, M. S... il affectait de ne pas rendre sa proie !.. Deux minutes s'écoulèrent, longues à mourir... l'onde avait repris son calme habituel ! Enfin, et ce fut un soupir général, M. S... parvint à se dépêtrer de ses ailes et reparut à la surface, tirant sa coupe d'admirable façon. On l'acclama, on le hissa dans une barque, mais le plus lourd que l'air... et que l'eau, n'émergea point, il est à peine besoin de donner ce détail.

Outre ses qualités de nageur émérite, M. S... prouva une autre qualité. Il n'avait point partagé, relativement à la réception de ses invités, les théories étranges de l'un de ses confrères en aviation. Celui-ci, un beau dimanche du mois précédent, devant effectuer les premiers essais d'un appareil de son invention à Meulan, sur le bassin du Cercle de la Voile. De nombreuses cartes avaient été lancées et une assistance nombreuse, choisie, n'avait eu garde d'oublier le rendez-vous. Parmi les sportsmen accourus, je revois encore le regretté Serpollet et la plupart des ouvriers de la première heure, bien oubliés aujourd'hui, naturellement. Il ne manquait que notre hôte.

Longtemps, bien longtemps, trop longtemps, nous l'attendîmes, au bord de l'eau. Les arbres allongèrent leur ombre, le jour déclina, et nous ne le vîmes point ! Puis, ce fut le crépuscule. Nous regagnâmes Paris, justement étonnés.

Le soir même, vers dix heures, je me présentai au domicile de l'aviateur, et fus reçu par son père, doux vieillard :

— Mon fils est couché, me dit-il, il est rentré très fatigué.

Je lui expliquai alors la désillusion et la stupéfaction de cinq cents personnes rendues à l'invitation. Le doux vieillard fut stupéfait :

— Comment, s'exclama-t-il, Pierre voulait s'élancer dans les airs ?

Je revins à mon journal — le bon vieux *Vélo* — sans avoir pu obtenir une explication quelconque. Aussi craignais-je fort, quelques jours plus tard, lors de l'expérience S..., une mésaventure analogue. On a vu que l'aviateur mouillé ne fit pas faux bond. Il faillit même passer de vie à trépas. En vérité, nous ne lui en demandions pas tant.

FRANÇOIS PEYREY.

(1) Voir le numéro 727.

42 KILOMÈTRES 122 MÈTRES DANS L'HEURE !

EGG, LE NOUVEAU RECORDMAN DE L'HEURE SANS ENTRAINEURS

Le 22 août, à Buffalo, Egg sur sa bicyclette Peugeot, a battu le record de l'heure sans entraîneurs, détenu depuis 1907, par Marcel Berthet, avec 41 kilom. 520 ; il l'a battu par plus de 600 mètres, couvrant 42 kilom. 122. C'est une admirable performance qui souligne la qualité extraordinaire du jeune lionceau de Peugeot et de sa machine.

LE CARNET DU SPORTSMAN

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 1er SEPTEMBRE. — *Aviron.* — Courbevoie (Match Paris-Milan).

DIMANCHE 1er SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Chantilly (Prix de Chantilly).

DIMANCHE 1er SEPTEMBRE. — *Cyclisme.* — Buffalo (Course du Bol d'Or).

LUNDI 2 SEPTEMBRE. — *Tennis.* — Dinard (Tournoi International).

LUNDI 2 SEPTEMBRE. — *Tennis.* — Chantilly (Tournoi International).

MERCREDI 4 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Chantilly.

VENDREDI 6 SEPTEMBRE. — *Hippisme.* — Courses à Fontainebleau.

Les victimes de l'aviation et leur classement d'après leur nationalité.

Un de nos confrères, l'*Echo des Sports*, assurait l'autre jour que le mois de juillet avait été le plus meurtrier pour l aviation et ajoutait : « Pour la première fois, le nombre des accidents survenus à l'étranger dépassa sensiblement ceux ayant eu lieu chez nous... » Nous nous permettrons de remettre les choses au point.

D'abord, juillet 1912 n'a pas vu 17 personnes payer leur tribut à la science nouvelle, mais 15. Ce sont : l'Allemand Kœnig (1er juillet), tombé dans un fourré ; miss Quimby et son passager Willard, Américains (1er juillet), la rafale les faisant capoter dans un vol plané ; Pecker, Roumain (2 juillet), par inexpérience ; le lieutenant Cavanda, Roumain (3 juillet), par suite d'un défaut de construction ; le major Loraine et le sergent-major Wilson, Anglais (5 juillet), par une glissade sur l'aile ; Bedel, Français (9 juillet), atterrissage brusque dans le brouillard ; l'Anglais William Smith (13 juillet), cause inconnue ; le Français Olivérès (15 juillet), pris par un remous dans un virage ; le lieutenant Zakoutsky (16 juillet), cause inconnue ; le lieutenant allemand Preusser (18 juillet), mauvais atterrissage, les Allemands Fischer et Kugler (27 juillet), capotage et le sergent allemand Lachmann (29 juillet), capotage.

Le mois de juin 1912 fit 19 victimes et ce fut le plus meurtrier. Il détient le triste record du martyrologe de l'aviation. Au cours de ces 30 jours, se tuèrent : Edouard Roby, Français (1er juin) ; Philip Parmelle, Américain (1er juin) ; Buchstaester et le lieutenant Stillings, Allemands (2 juin) ; Rost, Allemand (6 juin) ; Levasseur Belge (8 juin) ; Kimmerling et Jonnet, Français (9 juin) ; le lieutenant Hazbhurst et Welsh, Américains (11 juin) ; Mme Julia Clark, Anglaise (17 juin) ; le lieutenant Pegnian et le capitaine Dubois, Français (19 juin) ; le lieutenant von Falkenhayn, Allemand (21 juin) ; H. Turner, Américain (22 juin) ; Schlegel, Allemand (24 juin) ; le lieutenant Etienne, Français (25 juin) ; Schadt, Allemand et le lieutenant Bayo, Espagnol (30 juin).

Un mariage d'aéronautes : Mlle de Ligne épouse le comte d'Oultremont.

L'un de nos meilleurs pilotes-aéronautes, le comte Hadelin d'Oultremont, est fiancé à Mlle Hélène de Ligne, fille de la princesse. Les informateurs mondains, qui annoncèrent le mariage prochain, ont omis d'ajouter ce fort intéressant détail — peut être, d'ailleurs l'ignorent-ils — que la future comtesse d'Oultremont descend de l'un des premiers aéronautes, le prince Charles de Ligne. Et nous voici ramenés, tout au moins par la pensée, au 19 janvier 1784, date du troisième voyage aérien.

Ce jour-là. en effet, la gigantesque montgolfière le *Flesselles*, jaugeant 2.327 mètres cubes, s'éleva de Lyon, ayant à son bord sept voyageurs : Joseph Montgolfier, Pilâtre de Rozier, Charles de Ligne, de Laurencin, de Dampierre, Fontaine et de Laporte d'Anglefort. « La machine aérostatique », décrit Faujas de Saint-Fond, » avait 126 pieds de hauteur sur 102 pieds de diamètre. Elle était composée de deux toiles entre lesquelles l'on avait piqué trois feuilles de papier froissé... Deux médaillons, dont l'un représentait l'Histoire, l'autre la Renommée, étaient attachés à la partie sphérique et un pavillon aux armes de M. l'Intendant de Lyon portait le nom de *Flesselles*. »

Les ingénieurs de la marine aérienne n'ont jamais construit depuis une nef de dimensions semblables, approchant même d'une telle envergure. Malheureusement, peu après le départ, il se produisit une déchirure de 15 mètres de longueur sur la partie supérieure de la montgolfière. La descente fut plutôt vive. Tous les passagers furent contusionnés : Joseph de Montgolfier perdit trois dents, M. de Laurencin souffrit d'une foulure au bras. Par surcroît, l'aventure provoqua un quatrain satirique assez mordant :

— Vous venez de Lyon ? Parlez-nous sans mystère.
Le globe est-il parti ? Le fait est-il certain ?
— Je l'ai vu. — Dites-nous, allait-il bien grand train ?
— S'il allait ?... Oh ! Monsieur, il allait ventre à terre ! »

Doit-on en accuser l'auteur de ce quatrain dialogué ou les émotions de l'ascension dont la durée atteignit à peine quinze minutes ? Quoi qu'il en soit, Joseph de Montgolfier ne reprit pas l'atmosphère, et l'histoire de l'aérostatique n'enregistre plus ultérieurement le nom du prince Charles de Ligne. Cet aéronaute des temps héroïques aima donc les ballons beaucoup moins que le très distingué Herman qui rentre dans sa famille et dont le livre de bord. où les voyages lointains ne se comptent plus, relate une remarquable traversée de la Manche, de France en Angleterre, c'est à-dire dans le sens le plus dangereux.

Barry est l'idole du jour chez nos amis d'Outre-Manche.

La sensationnelle victoire de Barry sur Arnst continue d'enchanter le monde de la rame anglais, et cette joie se comprend : depuis le jour néfaste où G.-H. Sadler avait été battu par Edward Trickett — et de cela il y a trente-six ans — le championnat du monde à l'aviron, n'avait quitté les Antipodes que pour passer en Amérique, ou vice-versa.

De la pédale à la rame, ou un exemple de la conjonction des sports.

Quant au vaincu, le fameux Néo Zélandais Arnst. sait-on qu'avant d'être un grand rameur, il avait été et fut longtemps un grand cycliste « antipodéen » ; que, commencée en 1903, quand le cyclisme battait son plein en Australie, sa carrière de sprinter fut exceptionnellement brillante et que lorsqu'il troqua la pédale pour la rame, en 1906, il avait amassé une fort jolie fortune.

L'homme aux réminiscences, ou ce qu'on entend au vélodrome.

Dimanche, au Parc des Princes, alors que l'orage s'annonçait par quelques larges gouttes de pluie, un monsieur fort bien mis s'approche d'un spectateur placé près de la tribune des juges à l'arrivée :

— Ce grand monsieur en chapeau de paille comment s'appelle-t-il ?

— Baras.

— Ah ! Et celui-ci, plus petit, et qui a le chronomètre à la main ?

— C'est Bazin.

— Ainsi va le monde, monsieur ; et Barras qui jugea la révolution, juge aujourd'hui les évolutions, alors que Bazin qui chanta la terre et ses travailleurs apprécie simplement les efforts faits sur le ciment.

L'interpellé glissa vers son sentencieux questionneur un coup d'œil effaré et s'en fut.

Deux meetings cyclistes monstres viennent de se dérouler en Angleterre.

Qui donc disait que les meetings cyclistes n'avaient plus le don de passionner les foules anglaises ? L'autre jour, le tournoi athlétique de Leeds, à Rounday Park — et dans les tournois, ce sont les épreuves cyclistes inscrites au programme qui occupent le premier rang et obtiennent le plus de succès — le tournoi de Leeds, dis-je, n'avait pas réuni moins de 40.000 spectateurs. Record battu par le meeting de Parkhead qu'organise, à Glasgow, le Celtic Football Club et qui avait attiré 50.000 personnes. Ici encore, le principal de la réunion c'était la partie cycliste, les courses de 5 milles et du quart de mille dont le héros fut Vic Johnson, le rival de Baily, champion du monde inscrit, mais absent excusé. C'est dans cette même journée que Harry Martin, le motocyclettiste notoire, établit un nouveau record de 3 milles en 3 m. 15 s. 4/5 et gagna deux courses-poursuites sur le poteau, après les luttes les plus émouvantes. Dans le même meeting, Melvin Shepperd, de l'équipe olympique américaine, gagna le demi-mille en 1 m. 37 s. 4/5.

Il y a rapport et rapport ; vérité en deçà, erreur au delà.

Saint-Cloud faisait dir anche sa réouverture et un bon lot de trotteurs s'aligèrent dans les différentes épreuves. Harold, à M. Lallouet, s'offrit même le luxe de battre le record de l'hippodrome en trottant 2.800 mètres sur le pied — le bon pied — de 1 m. 27 s au kilomètre. Il partait à égalité.

Un ex-coureur cycliste, qui a fui depuis longtemps les vélodromes pour se consacrer uniquement à l'amélioration de la race chevaline par l'apport, au mutuel, de quelques « dollars », généralement bien placés, émit, devant le tableau de répartition, cette judicieuse réflexion :

— Plus les coureurs cyclistes vont vite plus ils rapportent ; avec ce mutuel plus un cheval détale, moins on touche.

Une épreuve à laquelle ne peuvent prendre part que des végétariens.

Dans le monde de l'athlétisme et particulièrement du cyclisme anglais, les « végétariens » forment une sorte de petite chapelle à part, qui a ses canons qu'elle observe religieusement, ses fêtes aussi ; voilà comment. dans quelques jours, les membres du « Vegetarian Cycling and Athletic Club » (de la branche de Dublin) vont disputer — entre eux — un handicap de 100 milles. Au nombre des partants, on rencontre les noms bien connus : Mecredy (scratch), Palmer Wilkins (15 minutes), Barmister (35 minutes), etc. Inutile de dire qu'à cette épreuve nul profane ne sera admis.

Chez nos coureurs à pied. Le prix du professionnalisme.

Un de nos bons amateurs a jeté par dessus les haies sa blanche hermine, et il a couru dimanche, au Stade. Il était convenu que s'il abaissait son temps pour les 1.500 mètres, il toucherait 50 francs ; 20 francs lui étaient accordés s'il battait un de ses concurrents et 10 francs s'il avait la douleur d'être battu lui-même. Il le fut et connut ainsi que le professionnalisme, s'il lui est arrivé de mener à tout, ne conduit pas toujours à la fortune.

Comment on gagne une épreuve de natation malgré la crampe.

Un exploit sportif qui fait autant d'honneur à la présence d'esprit de son auteur qu'à son énergie. Pris par une crampe à 60 mètres du but alors qu'il avait la course en mains, M. D. Down, — tenant du championnat de natation du London and South Western Championship qui se dispute tous les ans sur la Tamise — se plaça sur le dos et se laissa porter par le courant jusqu'à la victoire, serré de près par le vétéran Lyddon.

Un Golf Club Union doit se fonder en Grande-Bretagne.

Il est question de fonder une « Golf-Club Union de Grande-Bretagne et d'Irlande », dont le titre définit suffisamment l'objet. Des circulaires ont été lancées dans divers clubs pour demander leur concours. Le Comité d'organisation est présidé par le duc de Kinnout et vice-présidé par lord Tendernen.

Il n'y a qu'en Angleterre qu'on sache pratiquer le camping.

Ce passe-temps, on ne saurait le nommer sport encore qu'il soit surtout populaire parmi les sportsmen, fait de merveilleux progrès en Angleterre. Il sied aux goûts nomades de l'insulaire épris d'indépendance et de vie rustique en pleine nature. Le camp anglais est une véritable cité en plein air, où s'abritent de véritables foules. A Douglas (île de Man), il y avait l'autre jour 1.500 campistes ; il y en aura le double l'an prochain. Et la dépense n'excédait pas une livre (25 francs) par semaine. Le camping, voilà une solution élégante, hygiénique et pratique du problème de la vie chère.

Les courses de grands bis connaissent encore la vogue en Angleterre.

La course des « grands bicycles » dits « ordinaires » tend à devenir une épreuve classique de l'autre côté du détroit, au moins une épreuve annuelle. Cette année encore, elle figure sur le programme de Herne-Hill. Et les journaux insulaires s'accordent à lui prédire un grand succès. Le meeting, fixé au 14 septembre, sera honoré par le patronage du roi. Au fond, pourquoi n'imiterions-nous pas nos voisins, et ne ressusciterions-nous pas le grand « bi », l'instrument de nos joies passées — pour une heure ?

Nouvelle à la main.

Quelle est la devise du parfait pilote d'hydro-aéroplane ?

— *Labouret* et vous récolterez.

JOCKER.

RÉSULTATS TECHNIQUES

DU 19 AU 26 AOUT 1912

AÉRONAUTIQUE

LUNDI 19 AOUT. — Berlin — L'aviateur Audemars, atterrit a l'aérodrome de Johannistal, venant de Paris.

JEUDI 22 AOUT. — Mons. — L'aviateur Frantz vole de Charires à Mons, faisant une tentative pour la Coupe Pommery.

SAMEDI 24 AOUT. — Saint-Malo. — Première journée du meeting d'hydro-aéroplane (22 kilomètres à couvrir) ; 1. Labouret (deux passagers), en 11 m. 41 s. ; 2. Busson (un passager), en 13 m. 3. Molla (seul) en 13 m. 37 s. 4. Renaux (deux passagers), en 15 m. 11 s. 5. Benoit (deux passagers en 15 m. 40 s.

DIMANCHE 25 AOUT. — Saint-Malo. — Deuxième journée du meeting d'hydro-aéroplanes (22 kilom. 500) : 1. Jean Benoist (trois passagers), en 9 m. 14 s. 4/5 ; 2. Labouret (deux passagers) ; 3 Molla (un passager) ; 4. Weyman (un passager).

AUTOMOBILE

DIMANCHE 25 AOUT. — Fontainebleau. — *Grand Prix de France* (motocyclettes 450 kilomètres) : 1. Godfrey, en 6 h. 34 m. 59 s. ; 2. Deray ; 3. Franklin.

DIMANCHE 25 AOUT. — Calais. — Meeting de Boulogne-sur-Mer. *Coupe Hennon* (un kilomètre) : 1. Boillot, en 28 s 3/5 ; 2. Jœrns ; 3. Bermp.

CYCLISME

JEUDI 22 AOUT. — Buffalo. — Oscar Egg, bat le record de l'heure sans entraineur, couvrant 42 kilom. 122 (précédent record Berthet : 41 kilom. 500).

Course de 100 kilomètres (derrière tandems) : 1. Lapize, en 2 h. 2 m. 3 s. 4/5 ; 2. Vandenberghe, à 6 tours ; 3. Alavoine, à 8 tours ; 4. Defraye, à 11 tours.

Course d'une demi-heure (derrière motocyclette) : 1. Sérès, 38 kil. 100 m. ; 2. Lavalade, à 250 mètres ; 3. Darragon.

ATHLÉTISME

MARDI 20 AOUT. — Natation. — Liverpool. — Billington bat le record des 1.000 yards (914 m. 38), en 13 m. 0 s. 4/5, (ancien record Billington : (13 m. 34 s. 1/5).

DIMANCHE 25 AOUT. — Aviron. — Francfort. — Le match annuel Paris-Francfort est gagné par les parisiens, l'équipe du Rowing-Club triomphe par une longueur.

DIMANCHE 25 AOUT. — Course à pied. — Colombes.

Demi-heure (marche) : 1. Robert, 6 kil. 114.

Saut en longueur (sans élan) ; 1. Fleury, 3 m. 9 s.

400 mètres : 1. Herbert, 53 s. 1/5.

HIPPISME

MERCREDI 21 AOUT. — Deauville. — *Prix Morny* (1.200 mètres 40.000 francs) : 1. Marka, à M. Edmond Blanc (G. Stern) ; 2. Banshee ; 3. Marigot. — P. M. : gag., 22 fr. 50 ; pl., 15 fr. 19 fr., 34 fr. 50.

Grand handicap de Deauville (1.600 mètres 20.000 francs) : 1. Radial, à M. Edmond Blanc (G. Bartholomew) ; 2. Sea Maid ; 3. Hallebarde. P. M. : gag., 182 fr., pl., 49 fr. 78 fr. 48 francs.

JEUDI 22 AOUT. — Dieppe. — *Prix d'Août* (2.800 mètres 10.000 francs) : 1. Rêveuse, au baron Gourgaud (Marsh) ; 2. Laghet, 3. Flush Royal. — P. M. : gag., 46 fr., pl., 20 fr. 50, 16 fr.

DIMANCHE 25 AOUT. — Dieppe. — *Omnium de Dieppe* (2.500 mètres 20.000 francs) : 1. Lilium, au baron Gourgaud (J. Reiff) ; 2. Gayoffe ; 3. Fourvières. — P. M. : gag., 33 fr.

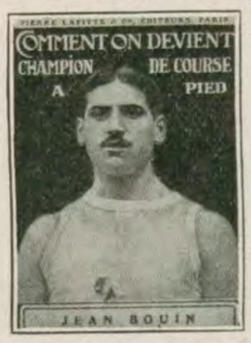
Prix *Charles Laffite* (handicap 2.400 mètres, 8 000 francs) : 1. Too Red, à M. L. Prate (Neveu), 2. Laghet ; 3 Fra — P. M. : gag., 72 fr. 50 ; pl., 54 fr. 25 fr. 50.

YACHTING

DIMANCHE 25 AOUT. — Nogent. — Cercle de Nogent (Poule des voiliers de 1 à 2 tonneaux, 3 tours) 1. *Astarté*, à M. Rousseau, en 1 h. 14 m ; 2. *Bob*, à M. Binet, en 1 h. 15 m. 7 s. ; 3. *Tempête*, à M. Château, en 1 h. 17 m. 34 s. ; 4. *Flûte*, à M. Constant, en 1 h. 22 m. 8 s.

La finale de la Poule des 0 à 1 tonneau a été enlevée par *Typhon*, à M. Charpentier, en 1 h. 6 m. 48 s. ; 2. *Radium*, à M. Richard.

CE QU'IL FAUT LIRE



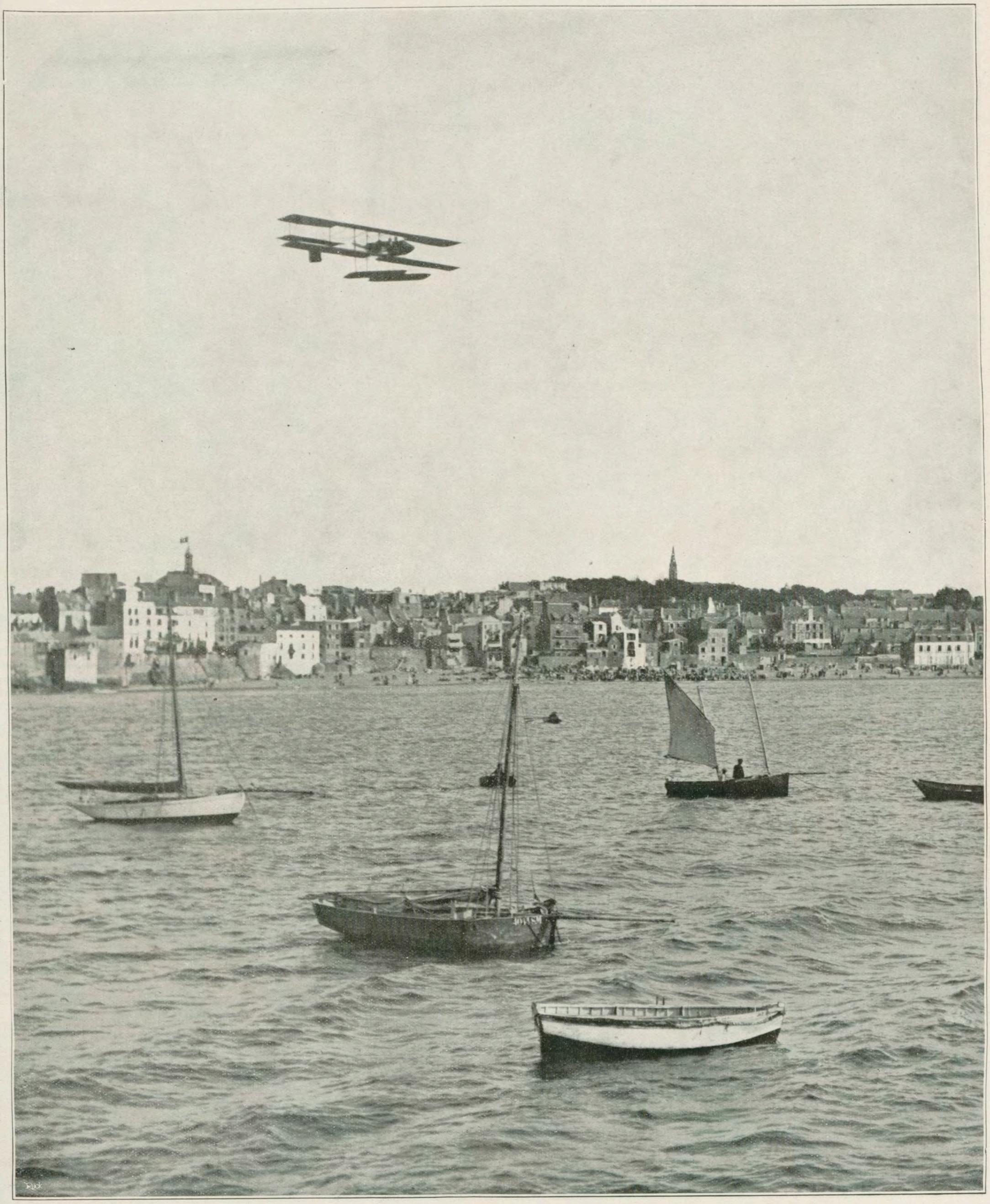
Comment on devient champion de course à pied, par Jean Bouin, Coll. sportive à 1 fr. 25.

Le Cyclisme, par Marcel Viollette, collection Sports bibliothèque, le volume, 6 francs.

Librairie Pierre Lafitte et Cie.

LA PREMIÈRE JOURNÉE DE SAINT-MALO

(Photographie de notre envoyé spécial)



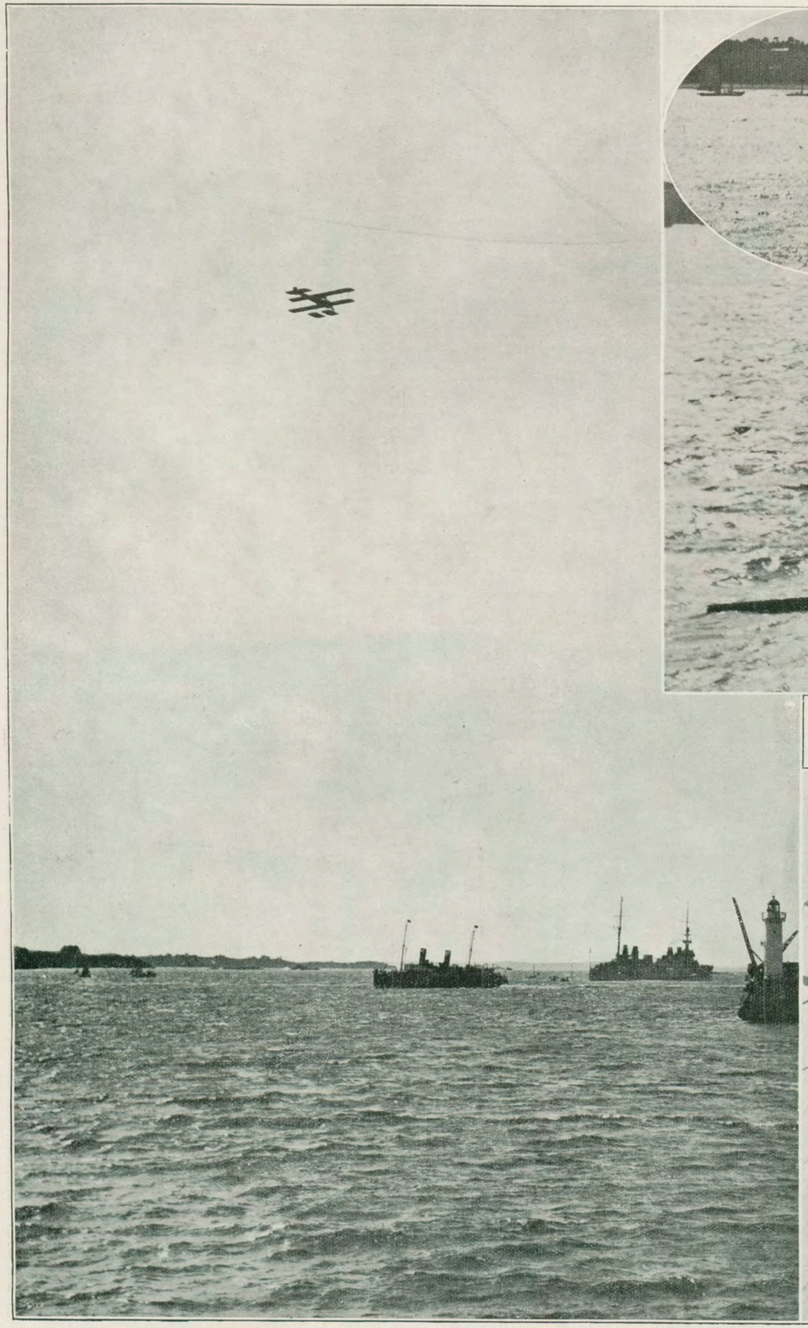
BENOIST REVIENT A L'ANSE DES SABLONS.

Jean Benoist, sur son hydro-aéroplane Sanchez-Besa, a fait des performances remarquables à Saint-Malo. Le premier jour, malgré la tempête, il accomplissait correctement le parcours, se posant sans difficulté sur les vagues ; le second jour, confiant dans son appareil, il emmenait trois passagers et se classait premier. Le lundi, enfin, il faisait avec deux passagers le voyage Saint-Malo-Jersey et retour et se classait second du classement final.

LA VIE AU GRAND AIR

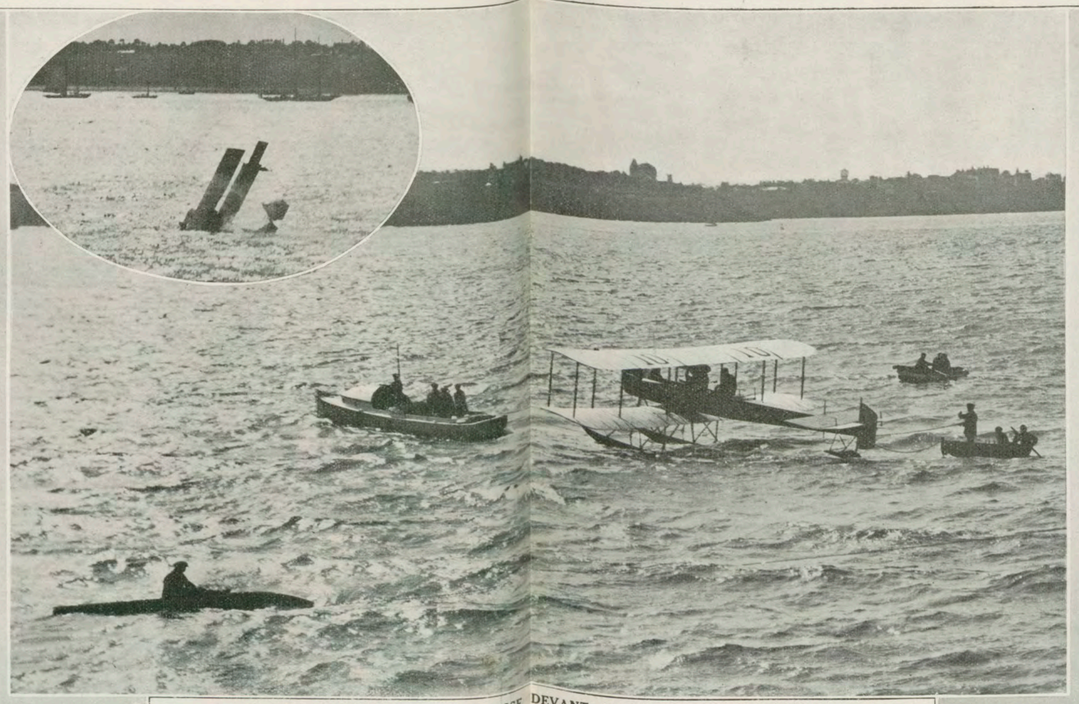
LE MEETING D'HYDRO-AÉROPLANES DE SAINT-MALO

(Photographies de notre envoyé spécial.)



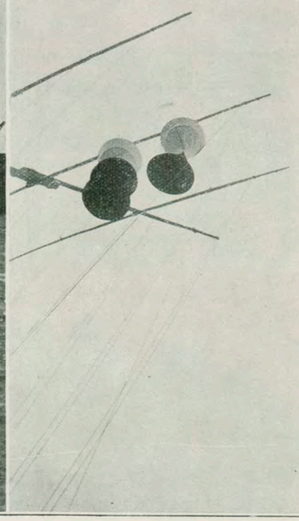
LABOURET PREND DE LA HAUTEUR

Labouret, le triomphateur de Saint-Malo, se dirige vers le feu de Rochebonne, le second jour du meeting; on sait que les concurrents avaient à couvrir le parcours Saint-Malo-Rochebonne-Saint-Lunaire-Saint-Malo soit 22 kil. 500. (Biplan Astra, moteur Renault, flotteur Tellier, hélice Chauvière.)



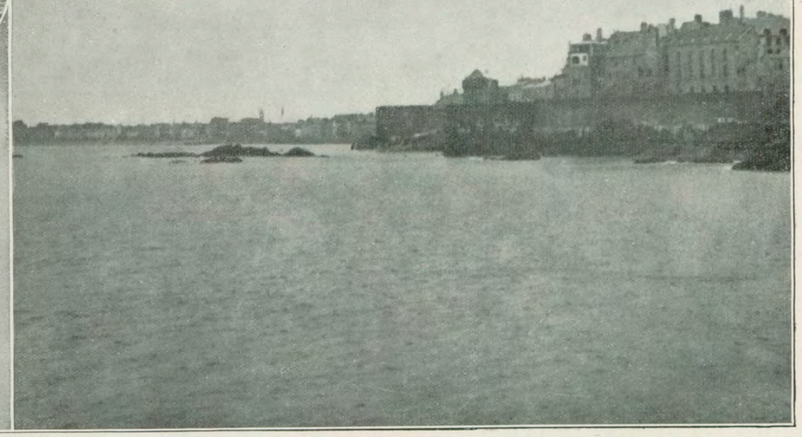
BARRA APRÈS SA CHUTE PASSE DEVANT L'APPAREIL DE LABOURET

Barra le samedi, en voulant observer correctement le règlement, se posa dans la lame, alors que le vent soufflait en tempête; son appareil fut soulevé par une rafale et submergé, Barra s'assit philosophiquement sur son flotteur et rentra au port, remorqué par une vedette. En médaillon : l'appareil est renversé par le vent.



BUSSON PASSE AU-DESSUS DU MOLE DE SAINT-MALO

Cette curieuse photographie a été prise au moment où Deperdussin (hélice Chauvière), double le phare de premier jour du meeting. En médaillon : Busson, qui fit de si jolis débuts avec l'hydro-aéroplane Saint-Malo. Busson, se classa second derrière Labouret, le Beaumont évolue dans la rade de Dinard.



MESGUICH S'ENVOLE VERS ROCHEBONNE

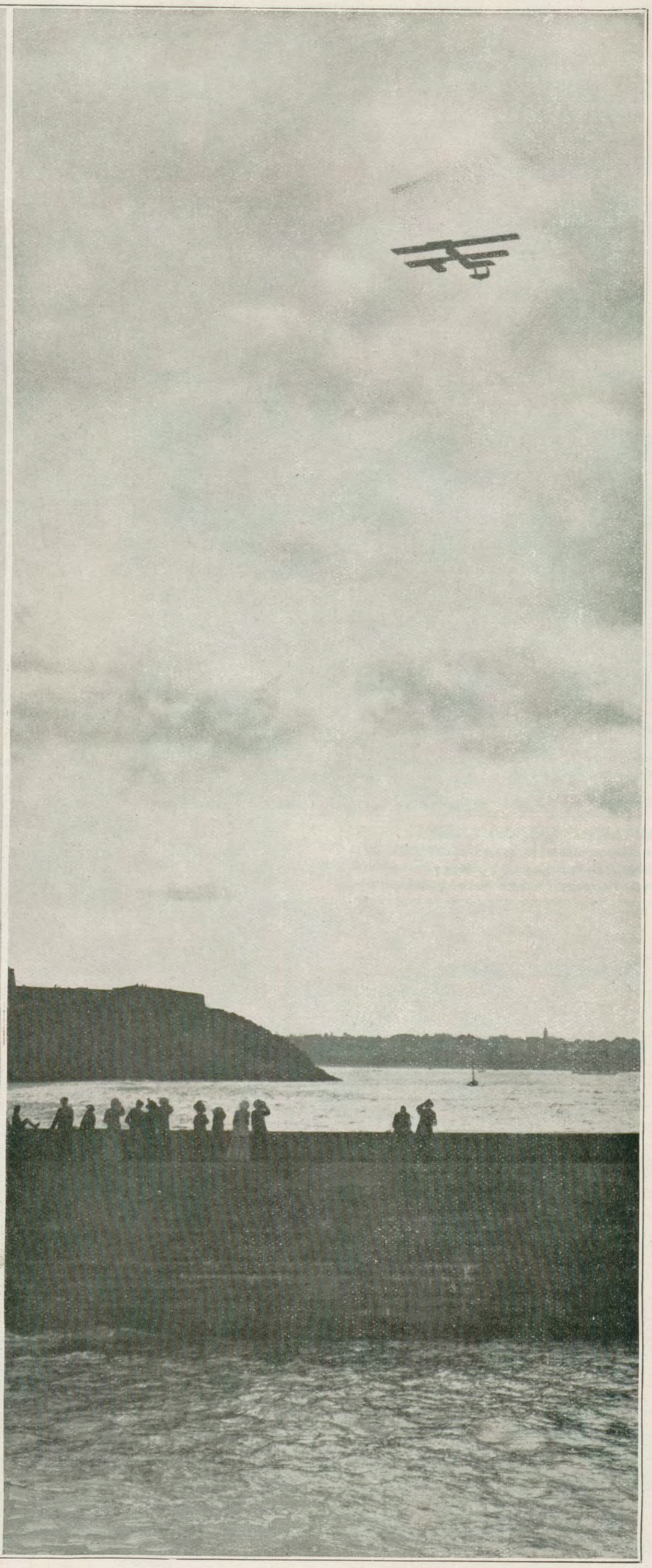
Mesguich, qualifié pour la course Saint-Malo-Jersey-Saint-Malo, s'élevait dimanche pour se rendre à Rochebonne, mais son moteur l'abandonnait et il tombait sur la route de Rotheneuf, se blessant au fémur et à la cheville. Il a fait preuve du plus grand sang-froid après son accident, rassurant ses amis sur son état.

AUTOUR DU PHARE DE SAINT-MALO

(Photographies de notre envoyé spécial.)

MOLLA S'ENVOLE VERS LE GRAND JARDIN

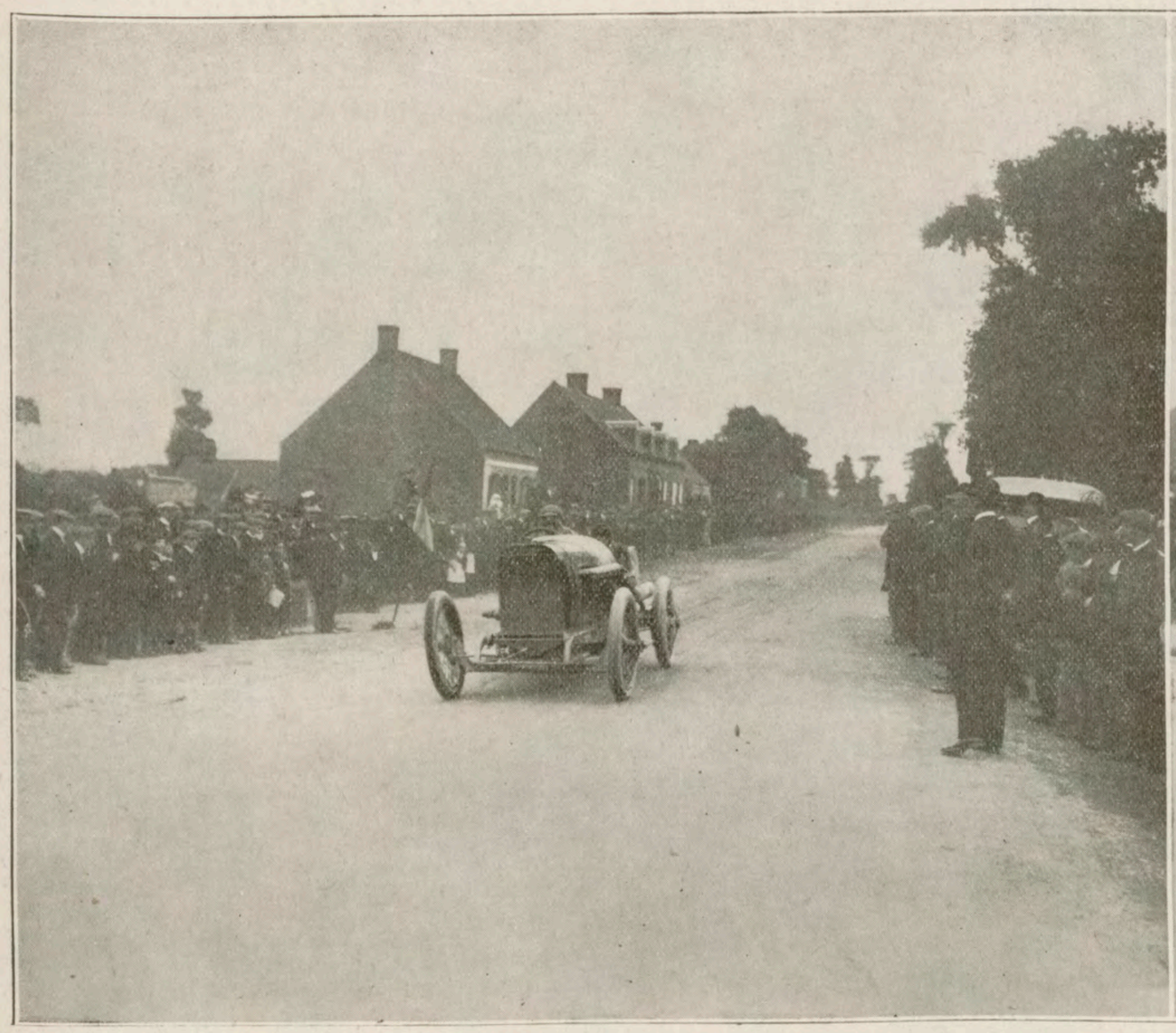
Molla, sur son grand oiseau rouge, s'est classé premier le samedi, faisant le meilleur temps pour les 22 kilomètres du circuit Saint-Malo-Grand Jardin-Saint-Malo. Mais le règlement le classait 3e, car il n'emmmenait pas de passager.



RENAUX RENTRE A SAINT-MALO

Le vainqueur de Paris-Puy-de-Dôme, s'est classé quatrième le premier jour du meeting ; le lundi, il se rendait jusqu'aux îles Chausey, mais rentrait bientôt au port. (Biplan M. Farman, moteur Renault, hélice Chauvière.)

LE MEETING AUTOMOBILE DE BOULOGNE



BOILLOT GAGNE LA COUPE HÉNON A CALAIS

Boillot a gagné la Coupe Henri Hénon, dimanche dernier à Calais, au cours de la première journée du meeting de Boulogne. Il a couvert le kilomètre en 28 s. 4/5 sur sa voiture du Grand Prix de Dieppe. (Pneus Continental).

L'ARRIVÉE DE CROUY

Crouy, sur son Hispano-Suiza de série, à quatre places, gagna la cinquième catégorie des voitures de tourisme, en 34 s. 4/5, devant Jouglet et Stenne.

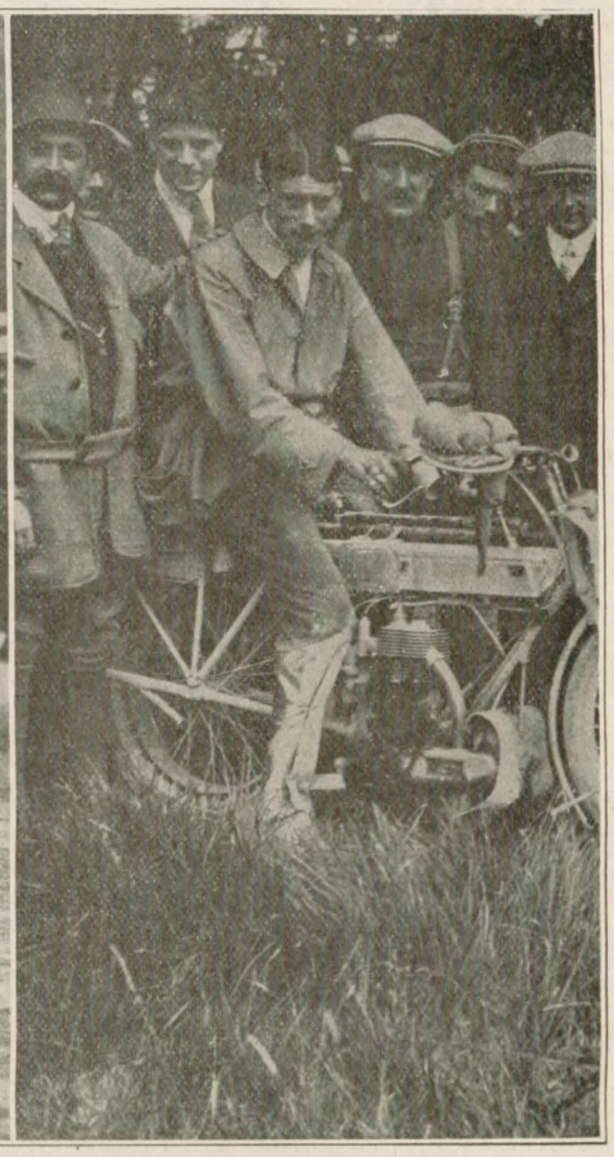
LE GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES

GODFREY LE VAINQUEUR

L'Anglais Godfrey s'est assuré la victoire, couvrant les 450 kilomètres du Grand Prix de France en 6 h. 34 m. 59 s. (Pneus Continental).

L'ARRIVEE DE GODFREY

Les concurrents avaient à boucler 15 fois le circuit Fontainebleau-Arbonne-Ury-Fontainebleau. soit en tout 450 kilomètres.



DEVRAY LE SECOND

C'est encore un Anglais, Debray, qui prit la seconde place du Grand Prix de France de motocyclettes, en 6 h. 55 m. 14 s. (Pneus Continental).

ALPINISME

Le Piolet [1]

L'indispensable compagnon de l'alpiniste

(Suite et fin.)

Il faut s'habituer à tailler d'une seule main (de la droite comme de la gauche) et de manière à ne pas se heurter le bras avec le manche du piolet si le coup glisse sur la glace sans l'entamer. Tenir solidement le manche afin qu'il ne tourne pas. Pendant la taille, ceux qui ne travaillent pas doivent tenir la corde tendue et leur piolet fiché par la panne (en névé) ou par la pointe (en glace) dans la pente. On passe d'une marche à l'autre en s'appuyant sur le manche du piolet.

Si l'on monte directement, les membres de la cordée doivent baisser la tête pour ne pas recevoir dans le visage les éclats de glace arrachés à la marche que taille le premier.

Si une cordée (de trois, par exemple) est composée d'alpinistes *expérimentés*, les deux derniers peu-

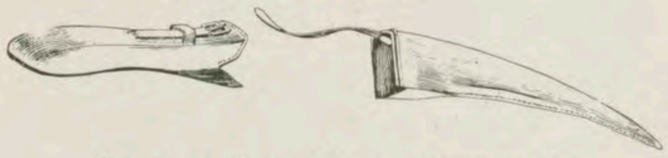
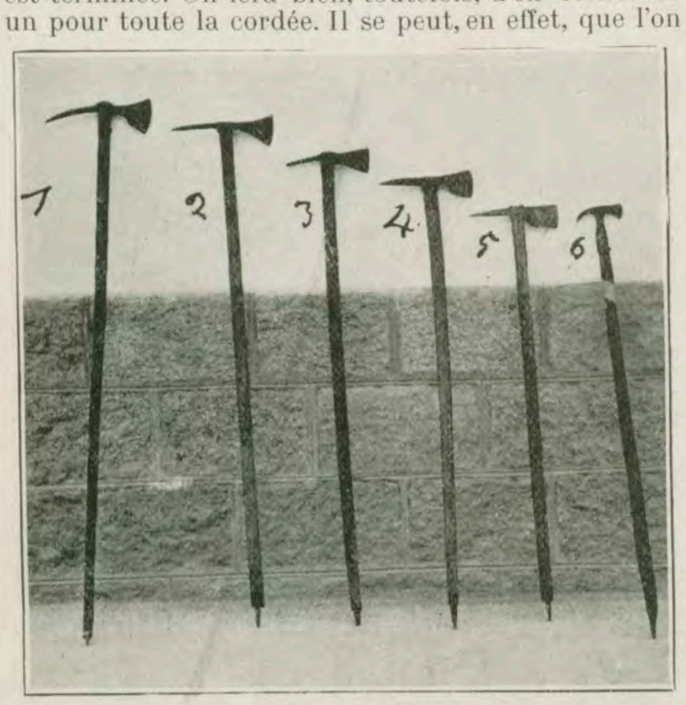


FIG. 31. — CAPOTE EN CUIR POUR PIOLET.

vent éviter la monotonie de l'attente en aidant le premier dans son travail. « L'alpiniste de tête ne pratique que de petites entailles, justes suffisantes pour l'ascension. L'alpiniste du milieu se charge de la besogne la plus facile, simplement d'agrandir au passage une marche sur deux, la plus aisée à son choix, habituellement celle de droite. Le dernier régularise et parfait l'escalier (2) ».

Dans les montées très raides, il est indispensable de tailler des marches assez larges pour recevoir les deux pieds. En outre, pour se hisser d'une marche à l'autre, on pratiquera des encoches pour la main. Les encoches seront d'un grand secours à la descente, surtout si celle-ci s'exécute face à la pente.

Pour certaines ascensions de cimes rocheuses, il est d'usage d'abandonner les piolets lorsque la neige est terminée. On fera bien, toutefois, d'en conserver un pour toute la cordée. Il se peut, en effet, que l'on



LES PIOLETS DES PREMIERS AGES.

trouve quelque roc recouvert d'un verglas qu'il faut briser, ou que l'on aborde un délicat passage où le secours du piolet soit nécessaire. S'il arrive que l'on perde son arme, il faut éviter le découragement. Le *leader* démuni empruntera le piolet d'un membre de la cordée. L'allure de la marche devra, dès lors, être ralentie. On usera des plus minutieuses précautions.

Après usage — et bien que certains alpinistes se montrent très fiers, je ne sais trop pourquoi, de la rouille qui tache leur piolet — on graissera le fer du piolet et même on pourra recouvrir sa tête d'une capote spéciale en cuir (fig. 31). Cette capote, raillée par tels grimpeurs, est nécessaire en voyage. Elle évite la détérioration des filets de compartiments, elle sauve en outre le fer des marques peu glorieuses que lui infligent les hommes d'équipe, en déchargeant brutalement les fourgons de bagage. Aussi bien, Whymper s'en est toujours servi et un piolet bien entretenu ne semble pas être forcément, l'arme d'un novice.

GEORGES CASELLA.

(1) Voir les nos 721,722, 723, 725, 726 et 727.
(2) Fontaine, p. 273-4.

N.-B. — Sur ma demande, le directeur du *Musée historique alpin* de Chamonix, M. J. Cusin-Berlincourt, a fait photographier quelques piolets des premiers âges. On reconnaîtra, parmi eux, celui de Cachat-le-Géant (no 6) que, sur l'avis autorisé de M. Joseph Vallot, les alpinistes se sont habitués à considérer comme l'« ancêtre » (1). Or, M. Cusin ne paraît pas partager cette opinion: pour lui, le piolet de Jean-Pierre Cachat, qu'il fait dater de 1807 (2) a un aîné, le piolet du Dr Paccard qui fit, en 1786, la première ascension du Mont-Blanc (3). A la bien examiner, l'arme attribuée au Dr Paccard, encore qu'elle soit d'une forme archaïque, est déjà trop perfectionnée, semble-t-il, pour dater de 126 ans. Jusqu'à preuve du contraire, je persisterai, pour ma part, à voir dans l'engin primitif de Jean-Pierre Cachat (qui, selon M. Cusin, n'est qu'un simple outil de « crystallier »), le plus ancien piolet connu.

Les autres piolets, la hache verticale, appartinrent: le numéro 1 au guide Carrier, 1820; le numéro 2 au célèbre Auguste Balmat (4), le numéro 3 au guide Auguste Tairraz, mort au cours de la catastrophe de 1870 qui fit, au Mont-Blanc, onze victimes (5) (caravane du Dr Béan); le numéro 5 au guide Tairraz, des Praz (sans date).

G. C.

ATHLÉTISME

Devoirs de Vacances

Nos athlètes ne doivent pas abandonner l'entraînement.

Il n'est pas trop tard pour dire encore un mot du joyeux temps des vacances. Nous avons eu un tel mois d'août, que nous en sommes réduits à escompter un meilleur mois de septembre, pour pouvoir enfin jouir des bords de la mer ou des villégiatures estivales. Faute de grives,..!

Lorsque les bons écoliers prennent leur congé annuel, ils « s'entretiennent la main » avec quelques devoirs de vacances, légers, aimables, faciles à digérer.

Que doivent faire nos jeunes athlètes pendant ce temps de repos? Eux aussi, doivent savoir se donner quelques devoirs de vacances, peu fatigants, mais suffisants pour leur permettre d'attendre la saison d'octobre, le football, le cross-country, sans s'être totalement rouillés, et sans être obligés de recommencer l'A. B. C. de l'entraînement pour rappeler leur forme de la saison précédente,

Prenons un bon athlète qui, par exemple, pratique durant les mois d'hiver, le rugby ou le football-association. D'avril à juillet, il a fait un peu de piste, couru des 100 mètres ou des 1.500 mètres, sauté en longueur ou en hauteur, joué force parties de tennis

Les vacances devront-elles être pour lui un temps d'inaction complète? Ce serait aussi mauvais pour lui que de poursuivre un travail intensif, qui ne lui laisserait pas ces deux ou trois mois de repos annuel dont son organisme a besoin.

Il lui faut donc se tenir dans un juste milieu. Au mois d'août, lorsqu'il veut bien ne pas être aussi complètement anormal que cette année, la natation ou le tennis aimable sur les plages, les parties de bicyclette, le golf, suffisent à entretenir le corps en bon état, tout en lui laissant le loisir de se reprendre des fatigues de la période d'entraînement réel. En septembre, si la natation devient moins agréable, la bicyclette et le tennis, puis les bonnes promenades à pied, la chasse, pour ceux qui peuvent s'en offrir le luxe, permettent de gagner octobre en un parfait équilibre physique et de ne pas se retrouver trop engourdis, lorsqu'il faut à nouveau endosser le maillot de laine du joueur de rugby, la chemise de fervent de l'association, ou reprendre, dès novembre, les pistes du cross country.

Tous, quel que soit notre âge, nous devons nous donner nos devoirs de vacances au point de vue physique. Ce temps doit être celui du repos, c'est vrai, mais non pas celui de l'aveulissement.

GÉO LEFÈVRE.

(1) Voir toutes les études déjà citées: Vallot, Paillon, Spiro, etc. Ce piolet, cédé au Musée Cusin, appartenait à M. Cachat, propriétaire de l'Hôtel du Mont-Blanc à Chamonix. Il fut photographié en 1888, par M. Joseph Vallot, dessiné par Slom et reproduit pour la première fois dans l'*Annnaire* du C. A. F., 1888, p. 31. Dans l'inventaire sommaire du Musée dressé par M. Henri Ferraud en 1911, ce piolet, classé parmi la série des *objets se rapportant à l'histoire du Mont-Blanc*, est ainsi désigné: numéro 10. *Piolet ayant appartenu à* CACHAT-LE-GÉANT.
(2) Correspondance personnelle.
(3) Numéro 2 de l'inventaire Henri Ferraud: *Piolet du Dr Michel* PACCART *qui fit avec Jacques* BALMAT *la première ascension du Mont-Blanc, en juillet 1786.* (Voir *Montagne*, T. VII, 1911, p. 648-651).
(4) Non cités dans l'inventaire Ferraud.
(5) Numéro 15 de l'inventaire Ferraud.

AVIRON

Les Championnats d'Europe

Nos représentants n'ont pas été brillants

Nos couleurs n'ont pas brillé à Genève. De la Plane a abandonné dans le Championnat à un rameur; Dupré et Reydellet finissent mauvais troisièmes en double-sculls, malgré l'espoir qu'avait pu faire naître leur victoire dans le Championnat de France. Dans le Championnat des quatre de pointe, le Rowing Club Castillonnais n'est nulle part. La Marne ne peut finir que troisième en yole de mer, enfin l'équipe du Rowing Club de Paris, dont nous avions fêté la victoire à Henley, est battue par le Grasshoppers Club de Zurich et par la S. C. La rio de Côme. Quelle déroute! Elle serait complète sur toute la ligne, si le huit lyonnais n'avait gagné le premier match Lyon-Genève. Les Suisses ont remporté trois Championnats sur six: le Championnat à deux rameurs de pointe avec barreur; celui à quatre rameurs de pointe et enfin celui à huit rameurs de pointe. Les Genevois, qui se sont adjugé le premier, avaient l'avantage de ramer dans leurs eaux. Quant aux équipiers zurichois qui ont gagné les deux autres nettement, très nettement, si l'on peut dire qu'ils ont eu l'avantage de ne pas avoir à subir, pour courir, l'influence toujours défavorable d'un déplacement éloigné, il n'en reste pas moins vrai que par la précision de leur victoire, ils ont gagné parce qu'ils étaient carrément les meilleurs. C'est la première défaite de l'année que subit le Rowing Club de Paris. Elle n'est pas sans appel, mais elle survient dans des conditions qui la rendaient indiscutable. Toutefois, il est permis de supposer que le huit du R. C. est, à l'heure actuelle, surentraîné; il est fatigué même. En somme, il a fourni une carrière très dure depuis le commencement de la saison, et les déplacements accomplis du nord au sud, à intervalles rapprochés, ne valent rien pour la forme des rameurs.

Cette défaillance amoindrit-elle la valeur de la victoire qu'ils ont remportée à Henley? Ceux qui penchent pour l'affirmative concluront en même temps que la qualité des équipes anglaises qui ont couru le Thames Cup n'était pas très relevée. Evidemment, et la chose était connue avant même le meeting d'Henley, les équipes en question n'étaient pas la fine fleur des « huit » d'Angleterre, mais elles n'en étaient pas moins faites de rameurs, nageant dans leurs eaux, produisant leur effort physique, sous leur climat, et qui n'avaient subi aucun déplacement susceptible de les déprimer. Elles s'alignèrent donc dans des conditions avantageuses qui permettent de donner plus de prix à la victoire remportée par le R. C. Le Club de Paris a formé, cette année, une bonne, une très bonne équipe. Elle ne pouvait avoir encore que des prétentions limitées, et elle l'a très bien compris en s'engageant modestement dans le Thames Cup et non dans le Grand Challenge, où l'attendait une défaite inévitable.

En skiff, Veirman, du Royal Club Nautique de Gand, est champion, battant Sinigaglia, le tenant de l'année dernière qui, engagé à Henley, dans les Diamond's Sculls, s'était abstenu et réservé pour le championnat d'Europe. La forme actuelle de Sinigaglia était assez obscure. Au contraire, celle du Belge qui a fourni, cette année, quelques jolies courses et pas mal figuré à Henley, après avoir gagné à Juvisy, sans s'être employé un seul instant, celle du Belge, disons-nous, n'a rien qui surprenne. Elle est des plus régulières.

Notre champion De la Plane a dû abandonner. L'homme n'est pas, en ce moment, lui-même. Et peut-être aussi, manque-t-il de prudence, de revenir prématurément au sport après l'opération qu'il a subie. Peut-être lui eut-il mieux valu attendre encore que la qualité première, peu à peu retrouvée, se soit affirmée d'une façon plus définitive et plus stable aussi. Sa victoire dans le championnat de France, à Mâcon, nous a surtout prouvé que la France était, pour le moment, bien pauvre en scullers. La victoire de Dupré-Reydellet, en double sculls, à Mâcon, n'aura pas eu de lendemain. Le fait d'avoir battu De la Plane-Rocchesani, en l'état actuel de santé du premier, ne constituait pas un titre bien probant et à trois fois vingt-quatre heures de distance, les concurrents l'ont démontré. Cette épreuve à deux rameurs de couple s'est terminée par la victoire prévue de Donès-Annoni. Donès, du S. C. de Milan, fut et doit être encore un bien joli rameur. Je ne l'ai pas vu ramer depuis trois ans. Doué de moyens physiques relativement restreints, il n'en rame pas moins admirablement. Son style est léger, souple, élégant. Et c'est très joli à voir.

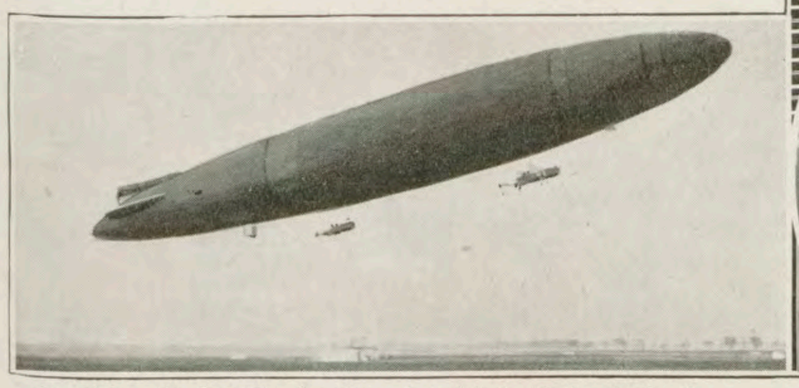
PAIR-OAR.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

La réception, à Saint-Pétersbourg, du lieutenant de vaisseau Dibovsky, le héros du raid Sébastopol-Saint-Pétersbourg, à sa descente d'appareil.

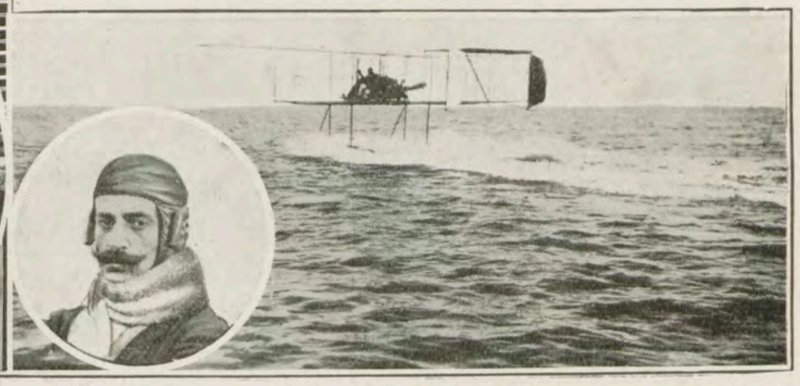
M. Ricard, qui à Vittel sur son cheval Montjoie, *à sauté 2 m. 36.*

Sir Thomas Lipton a réuni à bord de son yacht Erin *toutes les coupes qu'il a gagnées durant sa longue carrière de yachtsman. Il n'y manque que la coupe America!*



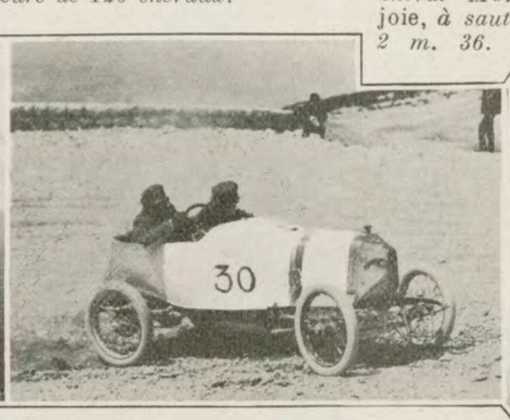
Le dirigeable Schutte-Lanz, *qui a été de Gotha à Berlin en 5 heures, passe au-dessus de Berlin. Il mesure 151 m. de long. et est actionné par deux moteurs de 120 chevaux.*

M. Juge-Montespieu, sur Biskra, *a sauté également 2 m. 36. (record)*



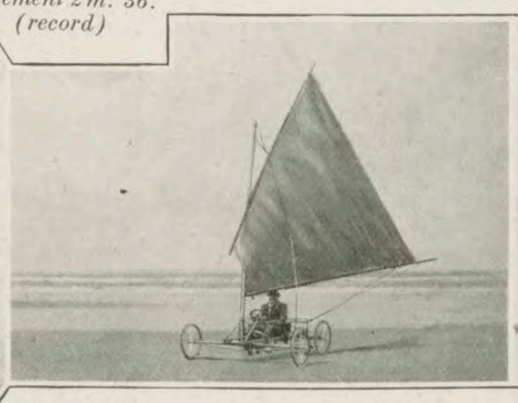
L'hydro-aéroplane Henri Farman, de M. Camberos, vient de faire d'excellentes démonstrations en Grèce. En médaillon : l'aviateur M. Cambéros.

Le lieutenant Riex, sur Masslieb, vainqueur du Grand Prix du Kronprinz (50.000 marks) à Magdebourg.



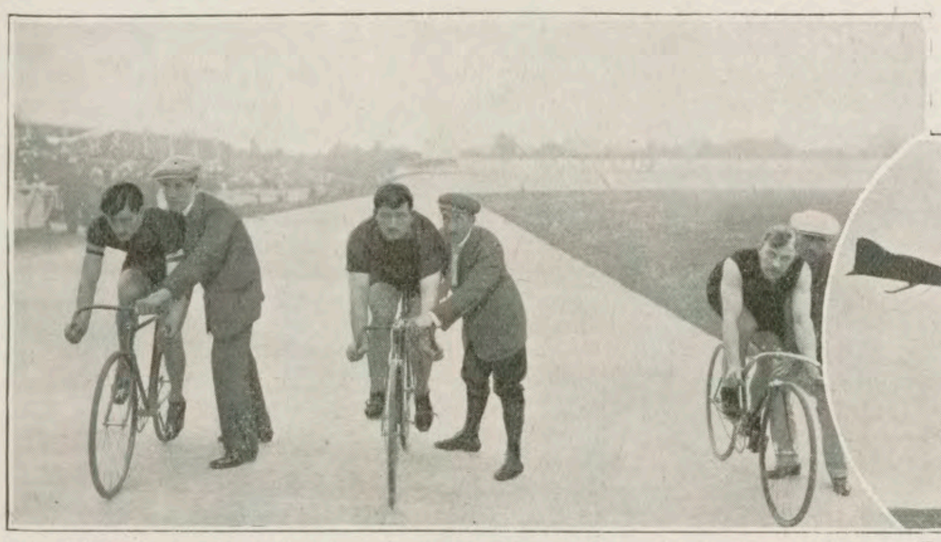
M. de Viscaya qui, sur sa voiturette munie de pneus Lutetia, a escaladé le mont Ventoux en 28 m. 14 s. 1/5. gagnant sa catégorie.

L'aviateur Hélen, qui est revenu de Deauville à Villacoublay en 1 h. 5 m.



L'aéroplage du comte Pihoux de la Forest, qui a obtenu un grand succès de curiosité à Deauville. Cet engin peut atteindre le 60 à l'heure.

Le général de Contades qui, comme nous l'avons dit dans un précédent numéro, a effectué un raid hippique de 140 kil. en 11 heures.



Le départ de la finale de la course scratch disputée dimanche dernier au Parc des Princes, Ellegaard s'assura facilement la victoire devant Moretti à une roue, et Polledri à une longueur.

Prevost qui, sur son Deperdussin, va représenter la France à la Coupe Bennett.

Le départ du Grand Prix de France pédestre (une heure avec entraîneurs). Cette épreuve courue dimanche dernier à Colombes a été gagnée par Waltispurger avec 17 kil. 286 devant Orphée.

Cavanagh, pour ses débuts en France, a été battu par Hourlier dans un match en deux manches.

Le match de motocyclettes, en deux manches de 5 kil. disputé dimanche dernier au Parc des Princes, entre Lauthier et Moreau, a été gagné par ce dernier.

Mandelli qui a battu le record de l'heure avec 3 passagers, couvrant 108 kilomètres.

Vue d'ensemble du tournoi de tennis de Colombes, qui s'est déroulé dernièrement et qui fut très réussi. Le double (dames) fut gagné par Mlles Carloni-François.

M. Fernez qui a expérimenté avec succès en Seine un très léger appareil de plongeur de son invention.

HIPPISME

Notes d'élevage

Curieuses relations entre différents vainqueurs.

Ainsi, les représentants de la famille 14 viennent d'inscrire à leur actif, un nouveau prix de 100.000 francs. Ils ont même poussé la précaution ou la coquetterie jusqu'à s'adjuger la première et la seconde place, avec Gorgorito et Gayoffe.

Au lendemain de la victoire de De Viris, dans le Prix du Président de la République, j'avais célébré les mérites de cette souche qui, l'an dernier, nous avait donné Faucheur, Matchless, Badajoz et Ossian.

Cette année, Faucheur, Badajoz et Ossian ont été envoyés au haras; Matchless, jusqu'à ce jour, a été indisponible: il ne restait donc que les trois ans pour soutenir l'honneur de la famille. Ils s'en sont remarquablement acquittés: après les succès de De Viris, Gorgorito s'est adjugé le Grand Prix d'Ostende et le Grand Prix de Deauville.

Nous pouvons même espérer qu'avant la fin de la saison, Gayoffe saura triompher de la malchance qui semble poursuivre les pensionnaires de l'écurie dont il fait partie: car, il est à remarquer que les représentants de la famille 14 ont une tendance à affirmer leur qualité à mesure qu'ils avancent en âge.

Mais ces observations ne portent que sur un point particulier de la naissance de Gorgorito. Or, l'ensemble de son pedigree présente des caractéristiques encore plus intéressantes.

GORGORITO

Nous avons fait remarquer ici les ressemblances, qui existent entre l'ascendance de Qu'Elle Est Belle II et celle de Floraison.

Leur mère, à toutes deux, est petite fille de Saint-Simon: Queen's Bower, la mère de la première, est fille de Saint-Florian qui est lui-même fils de Saint-Simon; Floretta, la mère de la seconde, est fille de Florizel II, qui est lui-même fils de Saint-Simon.

Or, chacune de ces poulinières a donné l'excellent produit auquel nous avons fait allusion, l'une, Queen's Bower, avec Rock Sand dont la mère, Roquebrune, est une fille de Saint-Simon; l'autre, Floretta, avec Sans Souci II, dont la mère Sanctimony, est une fille de Saint-Serf, un fils de Saint-Simon.

C'est donc, chez Qu'Elle Est Belle II et chez Floraison, la même disposition d'éléments semblables, à une génération près: Saint-Simon est en même temps le grand-père maternel ou l'arrière grand-père maternel de leur père et le grand père paternel de leur mère. Cet inbreeding très concentré est accompagné, dans les deux cas, par un inbreeding normal sur King Tom, qui est soutenu chez les deux mères par le même inbreeding sur King Tom, beaucoup plus rapproché.

Le pedigree de Gorgorito présente intégralement les mêmes particularités: la mère, Frimousse, est fille de Saint-Frusquin, un fils de Saint-Simon; le père, Gorgos, est fils de The Gorgon, une fille de Saint-Simon. Il contient, en outre, l'inbreeding normal sur King Tom, inbreeding qui se retrouve encore plus rapproché chez la mère, Frimousse.

On ne peut pas rêver une identité plus absolue dans les caractéristiques de l'ascendance.

Admirons, entre parenthèses, le rôle magnifique tenu par le hasard dans le cas qui nous occupe. L'une de ces alliances a été effectuée en Amérique, puisque Queen's Bower a été importée en France, en 1908, saillie par Rock Sand; l'autre avait donné, en Floraison, un produit si peu réussi qu'on l'a cru, pendant longtemps, impossible à entraîner; la troisième, enfin, a eu pour résultat Gorgorito, qui, comme yearling, est passé deux fois en vente publique et a été adjugé, lors de la dispersion de l'élevage du duc de Gramont, pour 7.500 francs à M. Edouard Cunnington.

Les circonstances ont finalement réuni ces trois animaux sur nos hippodromes français. Elles nous ont permis tout d'abord de nous rendre compte de leur qualité; elles nous permettent aujourd'hui d'apprécier la valeur du même croisement qui a présidé à leur naissance.

J'insiste sur ce dernier point; car j'estime que la principale tâche des éleveurs devrait précisément consister dans ce travail de dépouillement et de classement des pedigrees des principaux vainqueurs. C'est en procédant ainsi qu'on pourrait arriver, au bout de quelques années, à commencer la recherche des principes qui doivent dominer les règles de croisement.

En présence de coïncidences comme celle que j'ai rapportée aujourd'hui, comme celle que je citais l'autre jour à propos de Sans Souci II et de Prédicateur, on se rend compte qu'il existe des règles.

Parlez-en cependant; on vous répondra par cette phrase toute faite: « L'élevage est une grande loterie. » Certes, je reconnais que c'est une loterie pour ceux, trop nombreux, qui le pratiquent comme un jeu de hasard.

Mais pour l'éleveur consciencieux, qui étudie ses croisements, l'élevage prend les proportions d'une véritable science: c'est malheureusement une science tâtonnante. Mais qui pourrait le lui reprocher? Elle est fondée uniquement sur l'observation des faits et personne ne s'est chargé, jusqu'ici, de réunir ces faits, de les coordonner et de les classer.

Alors que, dans les autres branches de l'activité intellectuelle, toute individualité qui arrive à faire un pas en avant, le marque d'un jalon, afin que ceux qui la suivront puissent reprendre le sujet là où elle l'a laissé; ici, celui qui s'intéresse à la question est obligé de commencer par les tâtonnements du débutant, tout comme ceux qui l'ont précédé et comme ceux qui viendront après lui.

Aussi, sans qu'on puisse en concevoir grief, la connaissance des éleveurs se résume-t-elle en quelques aphorismes: l'un condamne les premiers produits, l'autre exclut les inbreedings trop rapprochés, celui-là s'élève contre les croisements en dehors.

Toutes ces convictions sont le résultat de généralisations hâtives, tirées d'expériences personnelles. Il n'est donc pas étonnant qu'elles aboutissent à des contradictions formelles.

Ce qui leur manque, c'est d'avoir été soumises à l'épreuve de l'obervation systématique, qui, seule, peut aboutir à la découverte des règles véritables.

René Riondet.

Fin de Saison

Avant le Concours de Saint-Sébastien

Les concours hippiques de 1912 seront bientôt terminés et il n'est plus que celui de la Société Royale de Saint-Sébastien qui puisse attirer l'attention. Il va se tenir du 9 au 20 septembre et les importantes allocations attribuées aux différentes épreuves qu'il comporte feront l'objet d'une lutte acharnée. Il faut rappeler, en effet, que le concours est doté de 55.000 pesetas de prix — soit au change de 0,90 par peseta plus de 49.500 francs. Ces chiffres assurent un grand nombre d'appelés... qui tous espèrent être parmi les élus.

L'un des récents vainqueurs du concours de Vittel, Montjoie III qui sauta, comme je le disais la semaine dernière, 2 m. 36 en hauteur, y remporta l'an dernier l'Omnium, ne se classant que troisième dans le championnat du saut en hauteur, derrière Jubilee et All Fours et quatrième dans le championnat du saut en largeur. L'anné 1912 lui sera sans aucun doute plus favorable, s'il fait le déplacement. Il apparaît même certain d'y cueillir quelques beaux lauriers.

Les résultats des concours qui viennent de se terminer ne sont pas encore collationnés, et il est assez difficile de savoir quel sera, cette année, le principal vainqueur.

Les trois années 1909, 1910, 1911 ont vu se classer en tête Double R à MM. de Rovira et Ricard — les propriétaires de Montjoie III. Double R est un excellent sauteur qui remporta, l'an dernier, le championnat de hauteur de Menton (1 m. 90), Montpellier (2 mètres), Perpignan (2 m. 10). Vichy (2 m. 10), Vittel (2 mètres). Nous voilà loin des records de Biskra et Montjoie III, chevaux extraordinaires d'une année excellente. Double R n'en gagna pas moins en trois années, 39.175 fr.

C'est là un chiffre record que ne purent atteindre au cours de ces mêmes années Actéon, 36.995 francs; Pouff, 30.154; Jubilee, 28.526; Lady Belle, 28.074. Mais combien des pur sang participant aux courses de la région parisienne, aux allocations importantes cependant, n'approchèrent point ces chiffres!

Double R a fait preuve d'une endurance exceptionnelle, notamment au cours de l'année 1910 qui lui valut 18.990 francs de prix. Son compagnon d'écurie, Montjoie III apparaît dès maintenant qualifié pour atteindre son record, puisque chaque année le voit progresser et que sa dernière performance en fait le meilleur sauteur français que nous possédions.

Et son cavalier et propriétaire, M. René Ricard, aura l'occasion de nous faire admirer avec lui, comme il le fit avec Double R, sa connaissance approfondie du cheval et sa science parfaite de l'équitation.

René Bierre.

Les deux ans à Deauville

L'élevage de M. Edmond Blanc s'impose encore cette année

Il nous reste, pour achever de passer en revue les résultats les plus marquants de la réunion de Deauville, à parler des deux ans que nous avons laissés de côté jusqu'ici. Aussi bien, le programme des premières journées du meeting les laissait-il à l'arrière-plan. Le Prix de Honfleur et le Prix de Villers qui leur sont réservés le premier jour, ont vu leur importance bien diminuée par la création du Critérium et du Prix de Deux ans, aujourd'hui Prix Morny. Il s'en faut pourtant qu'ils soient négligeables. Alaska III et Blarney qui les ont gagnés cette année sont des sujets dignes d'attention. Alaska III, sortie des prix à réclamer n'y retournera pas de longtemps, à en juger par la facilité de la victoire qu'elle a remportée sur des pouliches ayant déjà fait leurs preuves: Stauzia, Billevesée. La Ribaude, Hallerie. La défaite qu'elle a subie depuis, dans le Prix des Roches Noires, ne compte pas, car elle a été mise hors de cause par une bousculade. L'auteur de l'incident, Le Chatouilleur, qui avait passé le poteau le premier devant Billevesée et Ribaude a même payé chèrement son incartade, car les commissaires l'ont distancé. Tout ce que l'on peut dire d'Alaska III, c'est qu'elle venait on ne peut mieux, et paraissait très capable de gagner quand le tamponnement s'est produit, deux cents mètres avant la fin. Il sera intéressant de la revoir dans un lot relevé. Le gagnant du Prix de Villers, Blarney, s'est montré en progrès sur sa course de Maisons. On savait d'ailleurs qu'il n'avait pas jusque-là donné complètement sa mesure. La victoire qu'il a remportée sur Don Ramie, Kirsh, Panix et Le Chatouilleur a été extrêmement facile, et il l'a, d'ailleurs, confirmée depuis dans le Critérium de Deauville dont nous allons parler plus loin. Auparavant, il nous faut signaler les remarquables débuts de sa compagne d'écurie Banshee dans le Prix Jakolew, où elle précédait Scala, Cendre de Chêne et Puritain. La très belle apparence de cette fille d'Irish Lad et la haute estime où la tenait son écurie, lui avaient d'ailleurs rallié par avance tous les suffrages, et la victoire, remportée dans un style impressionnant, n'a fait que confirmer l'opinion très favorable qu'on avait d'elle.

Arrivons au Critérium et au Prix Morny, les deux courses importantes que le programme de Deauville réserve aux deux ans. Toutes les deux sont revenues à l'écurie Edmond Blanc qui a enlevé la première avec Dagor, et la seconde avec Marka. Déjà, l'an dernier, elle avait réussi le même double event avec La Plata II et Porte Maillot.

Dagor, qui avait si brillamment gagné sa première course au début de la saison, a remporté, cette fois, un succès beaucoup plus important, mais moins facile.

Il a soutenu, contre Blarney, pendant la dernière partie du parcours, une lutte des plus vives, et il n'a gagné que d'une tête. La supériorité du jockey de Dagor et les trois livres qu'il recevait de son adversaire, permettent de conclure à une supériorité assez nette de ce dernier, supériorité qui ne fera que s'accentuer très vraisemblablement par la suite.

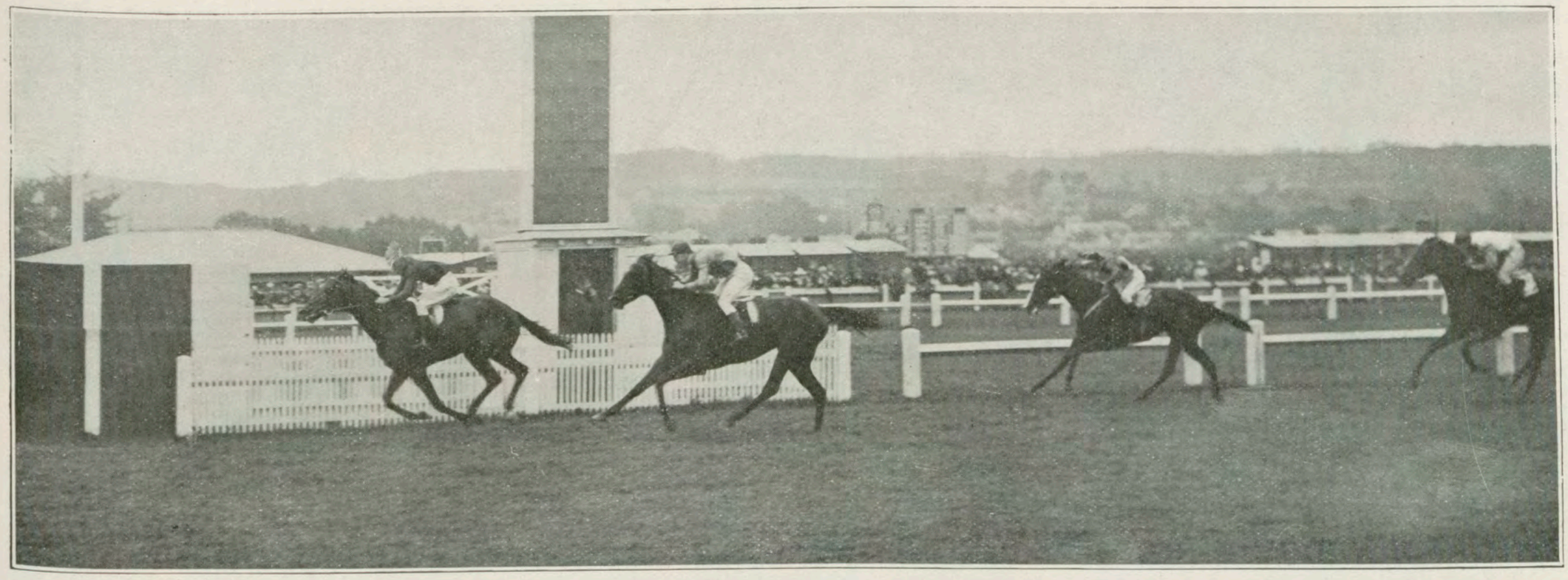
Non seulement Blarney, mais Opotte, qui a fini troisième à une longueur et demie derrière eux, et aussi Champoreau qui figure parmi les non placés, semblent, mieux que lui, susceptibles de progrès. Champaubert, qui a moins bien couru que le jour de ses débuts, ne doit pas avoir donné sa mesure.

Le résultat du prix Morny les relègue tous derrière Marka, Banshee, Marigot et même Nestor III, qui ont tous les quatre fini devant Blarney, le dernier jour. Marka a remporté, en cette occasion, une victoire très plaisante, très significative, qui la place pour le moment, à la tête de sa génération. Tout au plus, faut-il faire quelques réserves pour Coupesarte, qu'on ne peut encore définitivement juger. L'écurie Edmond Blanc a été généralement heureuse dans le prix Morny, qu'elle avait gagné précédemment quatre fois: avec Vinicius (1902, année de la fondation), avec Val d'Or (1904), Méhari (1908) et Porte-Maillot (1911). Cinq victoires en douze ans, c'est un joli résultat. L'écurie W.-K. Vanderbilt occupe, elle aussi, une place importante sur le même palmarès, où figurent les noms de Prestige (1905), de Messidor III (1909), de Manfred (1910). La suprématie qu'exercent si régulièrement chaque année les deux ans de ces écuries, tout au moins dans la première partie de la campagne, n'a jamais été mise plus nettement en lumière.

Les meilleurs deux ans de l'année sont, pour le moment, des pouliches. Le fait n'est pas rare; mais cette supériorité n'est, le plus souvent, que momentanée et les mâles, moins précoces, finissent par les éclipser.

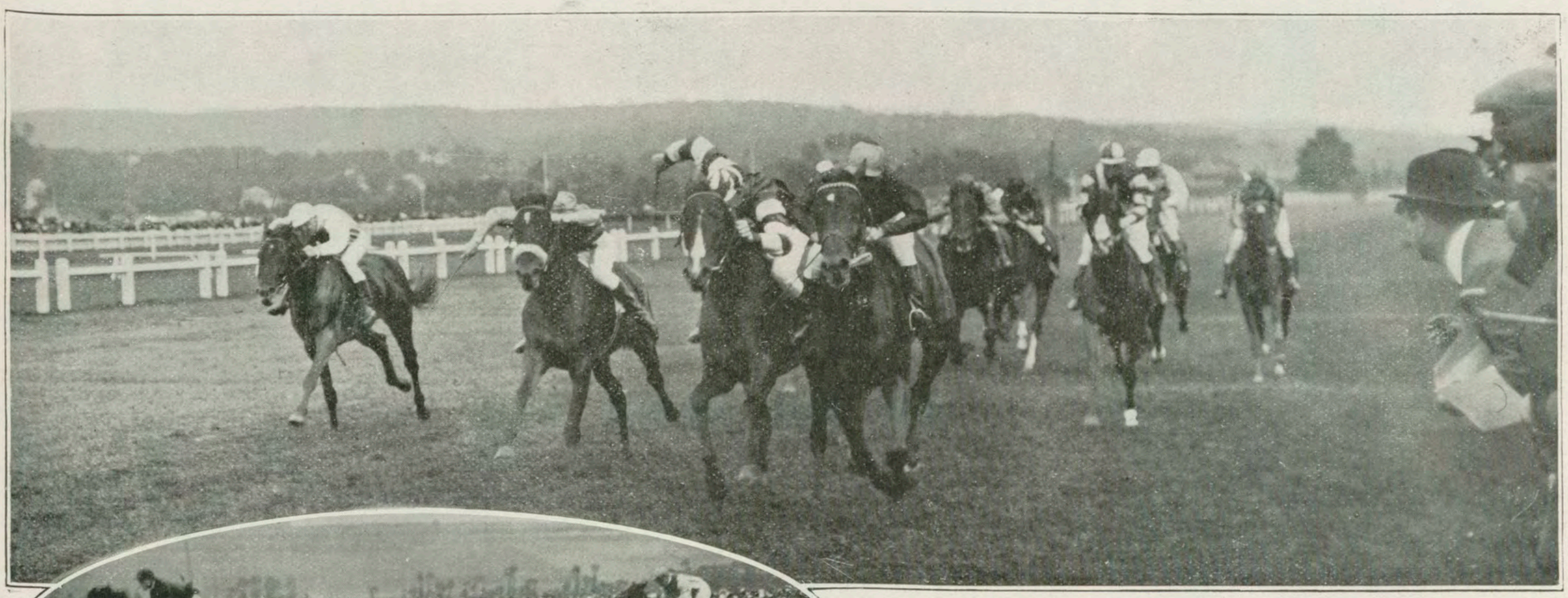
Stuart.

DE DEAUVILLE A DIEPPE



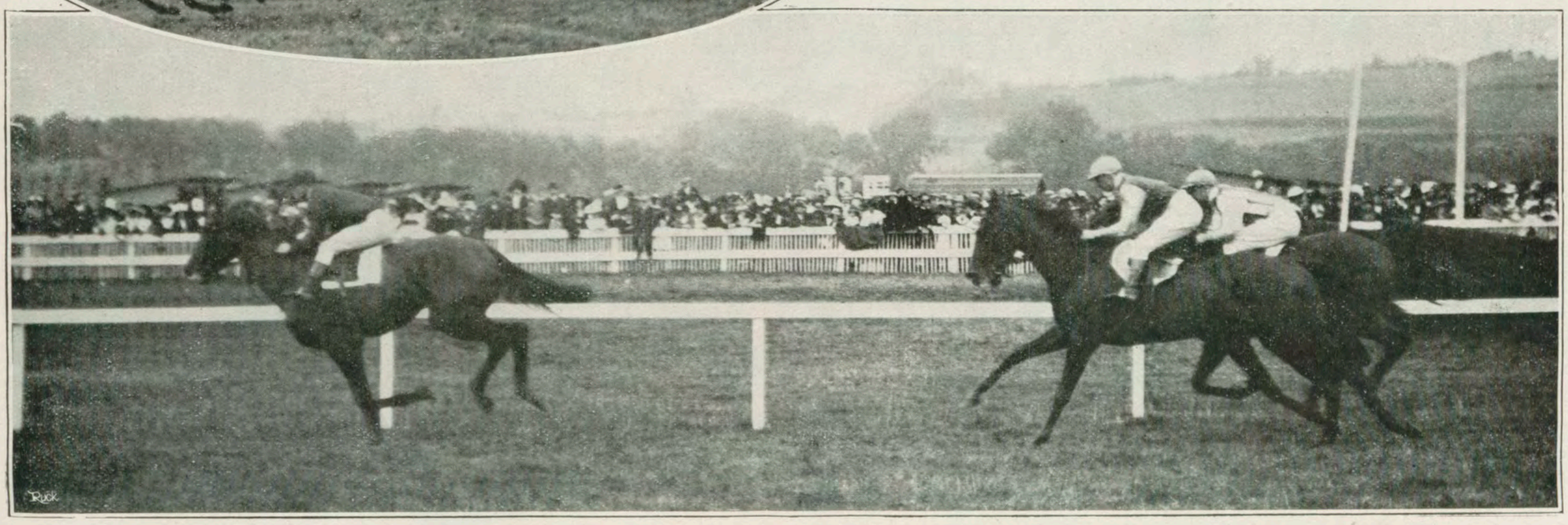
LE PRIX MORNY (1.200 mètres, 40.000 francs). — Deauville, 21 août. — L'arrivée.

Marka, Blarney, Banshee, Marigot et Freeman se sont détachés les premiers; au coude, Banshee venait sur la même ligne que Marka, mais celle-ci gardait l'avantage par une encolure. Marigot terminait troisième.



LE GRAND HANDICAP DE DEAUVILLE (1.600 mètres, 20.000 francs). — Deauville, 21 août. — L'arrivée.

Judée, Hallebarde, Haut l'Evêque et La Choisille se sont détachés dès le départ. Dans la ligne droite, Radial venait très fort et gagnait par deux longueurs devant Sea Maid.



L'OMNIUM DE DIEPPE (2.500 mètres, 20.000 francs). — Dieppe, 25 août. — Un passage.

Lilium est parti en tête dès le signal du départ; derrière le poulain du baron Gourgaud, venaient Gayoffe et Fourvières. Dans la ligne droite, Gayoffe tentait un excellent effort, mais il ne pouvait pas inquiéter Lilium, qui gardait deux longueurs et demie d'avance. En médaillon : l'arrivée.

LE TIR AUX PIGEONS DE DEAUVILLE

LES LAURÉATS DU GRAND PRIX DE DEAUVILLE

Le 20 août, s'est disputé le Grand Prix de Tir aux Pigeons de Deauville ; 38 tireurs y prirent part. C'est M. Van Langhendonck (à gauche) qui s'assura la victoire, tuant 14 pigeons sur 14, devant MM. Gayant (au milieu) et de Lareinty-Tholosan (à droite) seconds ex-æquo, avec 13 pigeons. En haut, le docteur Doyen ; en bas, M. Pol Roger, deux assidus du Tir aux Pigeons de Deauville.

SAINT-MALO-JERSEY ET RETOUR

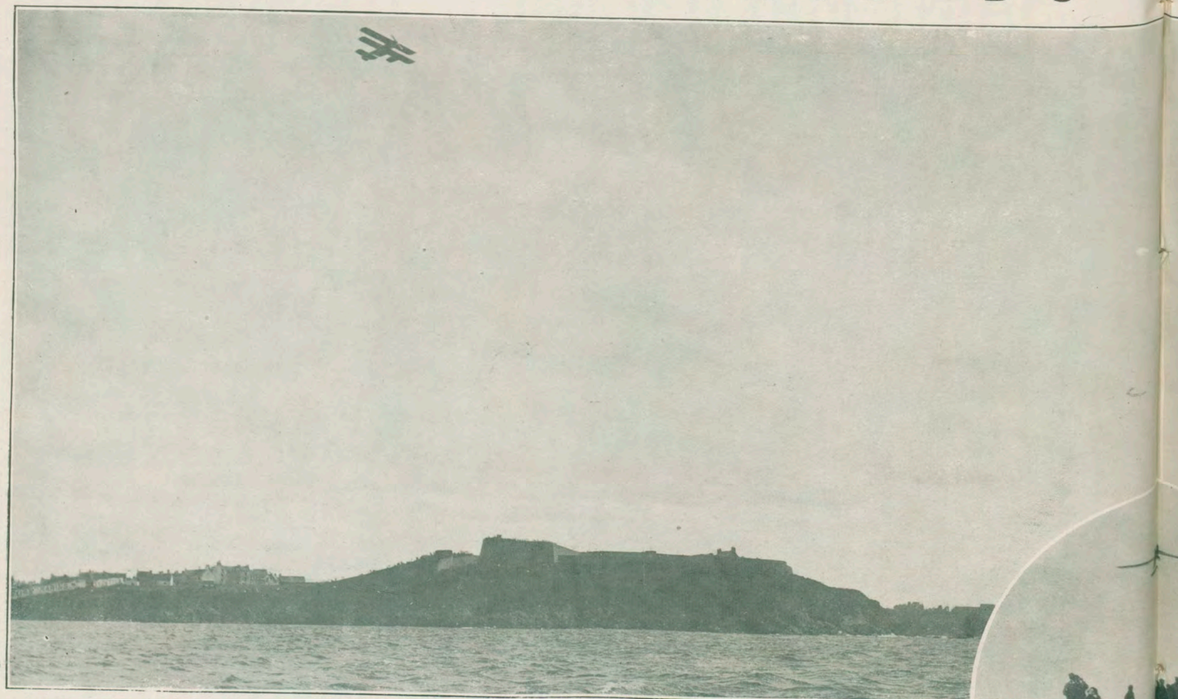
LE VAINQUEUR LABOURET

La victoire est revenue de loin à Labouret qui s'est révélé dans cette épreuve, en prouvant ses qualités de pilote et en faisant triompher le nouvel hydro-aéroplane de la Société Astra, la révélation de l'année. Le moteur Renault, qui triomphe avec l'Astra de Labouret et le Sanchez Besa de Benoit est un moteur fixe, avec démultiplicateur, mise en marche par la manivelle, réchauffage interne du carburateur, permettant une marche régulière dans toutes les conditions de température et d'humidité. (Hélice Chauvière, flotteurs Tellier.) — Dans le médaillon, on aperçoit le moteur et les réservoirs.

Supplément au n° 728 de la *Vie au Grand Air*.

LES LAURÉATS DU CONCOURS DE L'A. C. F.

(Clichés de nos envoyés spéciaux.)



LABOURET EN PLEIN VOL

Labouret a gagné avec 9 points, en avance de 5 points sur le 2e. Il a fait une course prodigieuse. Son appareil le servit, d'ailleurs, à merveille. Le premier jour, balloté en rade pendant 35 minutes, il rentra sans qu'une goutte d'eau eût effleuré les plans (Hélice Chauvière).

MOLLA QUITTE L'ILE DE JERSEY

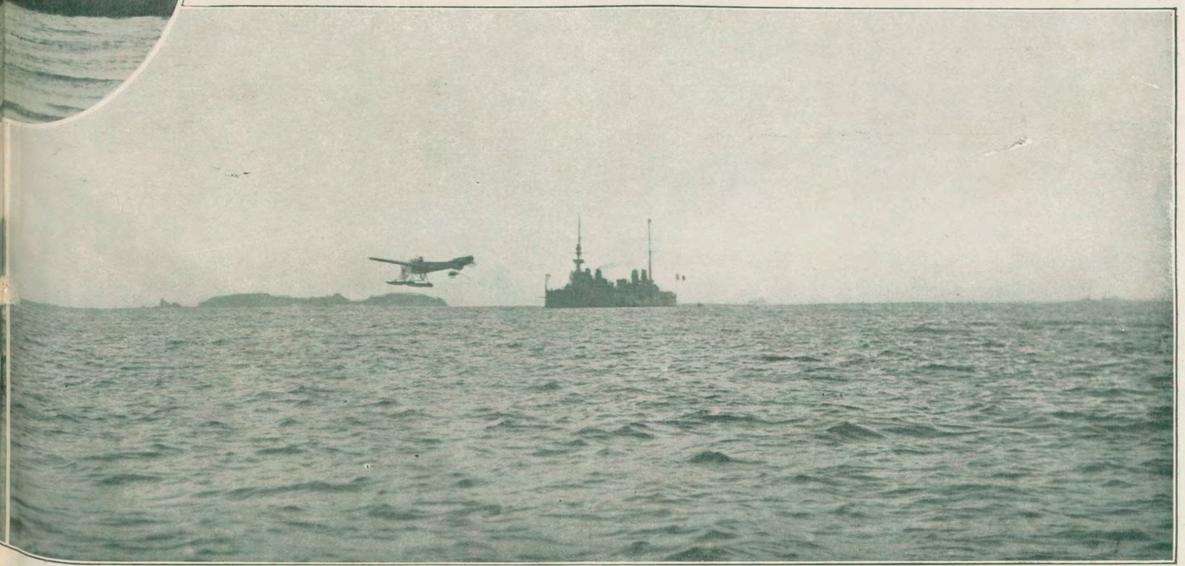
Molla est le seul pilote de monoplan ayant terminé les trois parcours. Il prouva la régularité et la vitesse de son Rep et ce n'est qu'au service défectueux de ravitaillement, à Jersey, qu'il dut de perdre beaucoup de temps à l'escale. Notre cliché montre qu'il enthousiasma la foule qui ne craignit pas de se mouiller les jambes pour mieux le contempler (Monoplan Rep, hélice Chauvière).

MOLLA [illegible] JERSEY

[illegible] du classement général avec [illegible] 40 à l'escale de Jersey, ne [illegible] ravitailler.

BENOIST PART POUR JERSEY

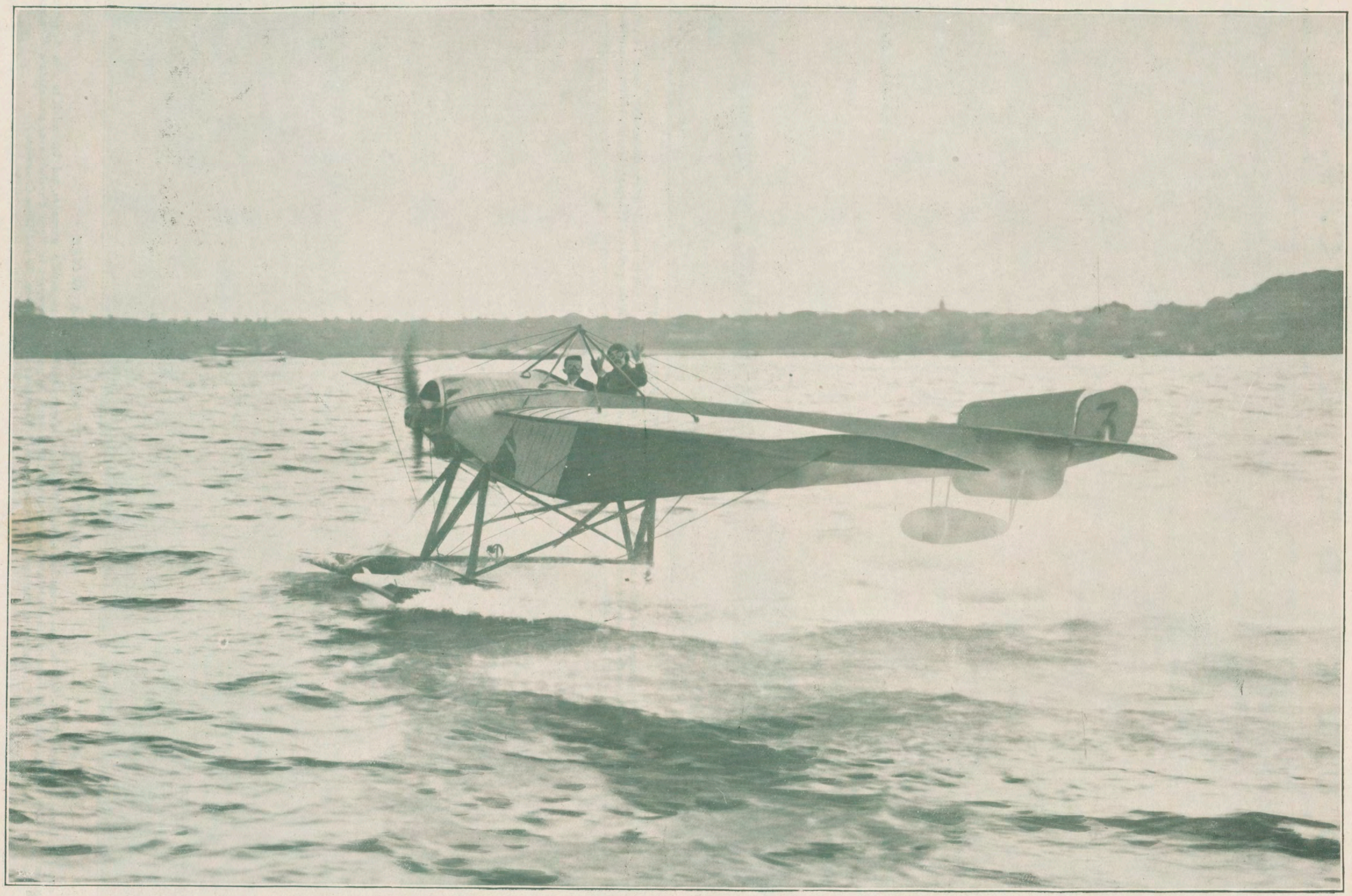
L'aviateur Benoist fit une course très belle, se classant premier de la seconde épreuve. Il prit la seconde place du meeting, avec 14 points. Ce succès a révélé à la foule le nom du jeune pilote qui réussit à se rire des difficultés du parcours (Moteur Renault, Hélice Chauvière).



WEYMANN PRÈS DU CUIRASSÉ *LA GLOIRE*

Dans la course Saint-Malo-Ile de Jersey-Saint-Malo, Weymann accomplissait le plus rapide parcours, qui lui valait le prix de vitesse de 3.000 francs. Parti le dernier, loin derrière ses camarades, il revenait le premier, coupant la ligne d'arrivée avec une minute d'avance sur Labouret et couvrant le parcours de 147 kilomètres en 1 h. 40 m. 24 s. (Hélice Chauvière.)

UN AMERRISSAGE DE WEYMANN



WEYMANN GAGNE LE PRIX DE JERSEY SUR SON APPAREIL DE RECHANGE

Le Concours de Saint-Malo a prouvé les qualités maritimes de l'hydro-aéroplane Nieuport, dont on connaissait déjà la valeur par les raids officiels du lieutenant de vaisseau Delage, qui a doté, d'ailleurs, le monoplan de ses flotteurs. Il est regrettable que cette maison n'ait engagé qu'un pilote, car l'engin de rechange ayant gagné l'épreuve la plus dure, il aurait remporté certainement les deux premières avec autant de brio. Weymann a triomphé, avec plus de 31 minutes d'avance sur le second. Son accident du premier jour lui retira le bénéfice de cette belle course. (Monoplan Nieuport, moteur Gnôme, hélice Chauvière, bougies Oléo).